Дзержинский
Доклад...
М., 41403.

ИМЛ — Библиотека
ГК 810
Д 295

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ГК810
Д 295

ДОКЛАД

НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

тов. ДЗЕРЖИНСКОГО

НА КОНФЕРЕНЦИИ СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
3 декабря 1923 года

НКПС — „ТРАНСПЕЧАТЬ“ — МОСКВА

НАРОДНОГО КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ДОКЛАД

НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

тов. ДЗЕРЖИНСКОГО

НА КОНФЕРЕНЦИИ СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
3 января 1923 года

ИЗД. — "ТРАНСПЕЧАТЬ" — МОСКВА

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ДОКЛАД

НАРОДНОГО КОМИССАРА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

тов. ДЗЕРЖИНСКОГО

НА КОНФЕРЕНЦИИ СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
3 декабря 1923 года

НКПС.—«ТРАНСПЕЧАТЬ»—МОСКВА

ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ
2008

ГК810
Р295Р

6-я ТИПО-ЛИТОГРАФИЯ
«ТРАНСПЕЧАТЬ» НКПС
Б. ПЕРЕЯСЛАВСКАЯ, 46

БИБЛИОТЕКА ИНСТИТУТА ЛЕНИНА

41403

301
34

Главлит № 15016.
Наряд № 1382.
Тираж 2500 экз.

Доклад Народного Комиссара Путей Сообщения тов. Дзержинского на конференции союза железнодорожников 3 декабря 1923 года.

Товарищи, основные моменты, которыми можно охарактеризовать состояние нашего железнодорожного транспорта следующие: несомненное значительное улучшение всех коэффициентов его работы; во вторых, несомненное реальное и значительное увеличение по сравнению с прошлым годом зарплаты; третье—переход в этом операционном году на бездефицитное существование эксплоатации железных дорог; в четвертых, все еще несомненное и довольно значительное наличие бесхозяйственности и всяких недостатков в области организации как производства, так и труда. Эти четыре момента и определяют состояние и те тенденции, которые имеются в нашем железнодорожном хозяйстве.

Если мы перейдем к первому моменту, к коэффициентам работы железных дорог, то самое основное, что обусловливает состояние этих коэффициентов—это развитие грузооборота, которое в свою очередь связано с общим подъемом и развитием всего народного хозяйства. Грузооборот же составлял: в 21—22 г. около 1,500,000 миллионов пудоверст, в 22—23 г. немного больше—2,000,000 миллионов и на 23--24 г. предполагается, по очень скромным подсчетам,—2,356,840 миллионов пудоверст, что по сравнению с 13 г. составляет: в 21—22 г. 24,6%, в 22—23 г.—34,2% и по предположениям 23 г.—39,3%.

Для производства этой работы, которая по всей вероятности, будет значительно больше, у нас сейчас имеется следующее наличие подвижного состава:

ГОДЫ.	Общее наличие.	Количество здоровых.	% больных.	Исправных свободных от движения.
		ПАРОВОЗЫ.		
1913 год.	20.320	16.902	16,8	2.372
1921/22 г.	19.067	6.830	64,2	1.241
1922/23 г.	19.586	8.197	58,1	2.499
I/X—1922 г. . . .	19.338	7.696	60,2	2.151
I/X—1923 г. . . .	19.642	8.576	56,3	2.734
		ТОВАРНЫЕ ВАГОНЫ.		
1913 год.	502.101	474.645	5,5	—
1921/22 г.	422.000	291.692	30,9	—
1922/23 г.	400.579	271.637	32,2	—
I/X—1922 г. . . .	409.735	271.863	33,6	—
I/X—1923 г. . . .	414.950	290.539	30,0	—

Паровозный парк наш постепенно увеличивается. Наличие здоровых паровозов на этот год тоже растет прогрессивно, равно и снижение количества больных. Наивысший процент больных был в 1921—22 г.—64,2%. С этого момента по этой данности мы идем вперед. Отставленных от движения на 1 октября было 2,734, в то время как при движении 13 года в холодном запасе было 2,372.

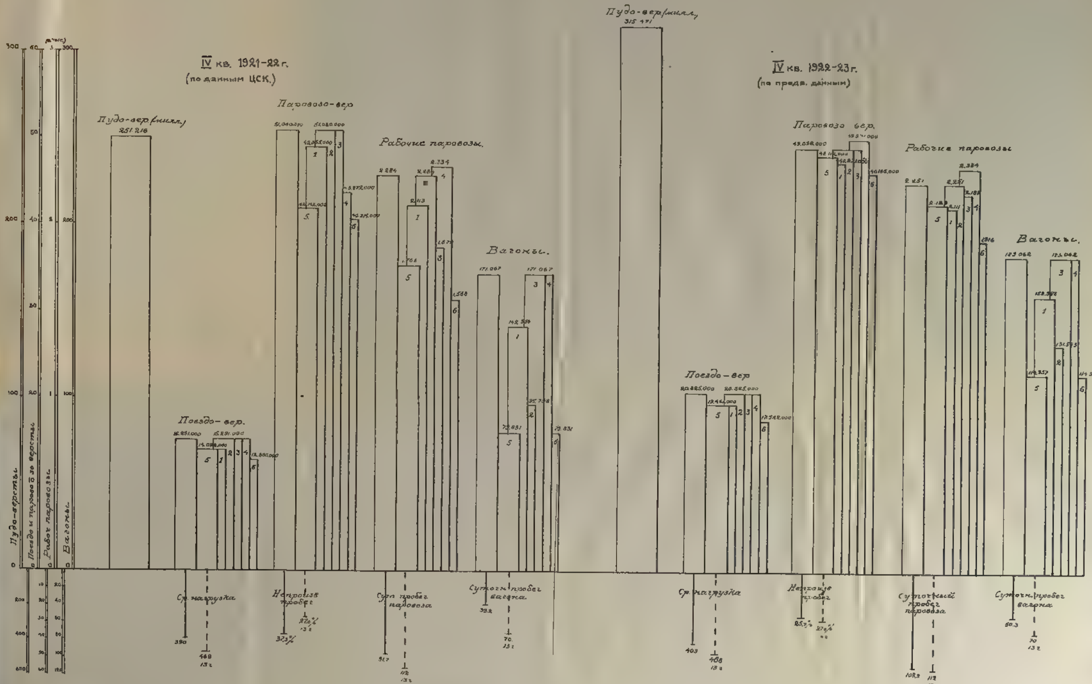
Что касается товарных вагонов, то они представляют менее утешительную картину. Процент больных растет. Здесь идет ухудшение. Но, если посмотреть, какова тенденция в этом году по отношению к товарным вагонам, мы увидим следующее явление: на 1 октября 1923 г. было здоровых вагонов 290,539, в среднем за весь 22—23 г. 271,637, тогда как на 1 октября 1922 года было 271,863 здоровых вагона, в среднем за весь год 291,692. Эти цифры показывают, что в период 21—22 г. шла убыль, в 22—23 г. прибыль, хотя в общей совокупности % здоровых ниже и уменьшился по сравнению с 21—22 г.

Перейдем к эксплоатационным коэффициентам. Средний суточный пробег паровозов в товарном движении в 1913 г. равнялся 112 вер., в 21—22 г.—84,8, в 22—23 г.—98,7. В сентябре 23 г., по тем данным, которые мне даны Пужелом, суточный пробег равняется 110,3 вер.

Графич. №1

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА в 1922-23 г.

ПО СРАВНЕНИЮ с 1913 г.



1. — Изменение размера работы подвижного состава при средней нагр. ваг. 13 г. (468 п.) в средн. груж. и порожн.
2. " " " " " " суточном пробеге рабоч. ваг. тов. парка 13 г. (70 п.)
3. " " " " " " " " " паровоза тов. движ. 13 г. (112 в.)
4. " " " " " " " процентe непроизвод. пробега паров. 13 г. (9% лин. и 18% станц.)
5. " " " " " " всех вышеуказанных четырех условиях.
6. " " " " " увеличении по данным Ц.Т.Ж. средней мощности пар. тов. движ. против 13 г.

Я обращаю ваше внимание на то обстоятельство, что задание на 22—23 г. было дано в 80 верст пробега, тогда как было достигнуто 98,7, а в сентябре даже 110,3.

Коммерческая скорость товарных вагонов была в 1913 году—12,7 верст, средняя в 23 г.—12,3 при задании 12,2. В сентябре—13,5.

Средняя нагрузка груженого вагона и цистерн в 13 г. 646 пуд., в 21—22 г. 531, в 23 г.—631 при задании 610.

Средний состав поездов товарного движения в осях в обеих направлениях был в 13 г.—80; в 21—22 г.—76,6, в 22—23 г.—80,9 при задании 80,7 в сентябре 23 г. 84,8.

В июне 1923 г. коэффициент использования мощности паровозов равнялся 0,86. В марте того же года средний вес нетто 17.949 при 18.405 в 13 году.

И, наконец, производительность паровозов в товарооинском движении была в 13 г. 2,061,360, в сентябре 23 г.—1,775,156.

Мы видим, что те измерители, те нормы, которые были нами преподаны дорогам, всей железнодорожной сетью были превышены. Из этого следует, что наше техническое руководство не учло реальных возможностей и давало задания преуменьшенные, тогда как мы должны были дать задание, требующее максимального напряжения.

Из коэффициентов утилизации мощности паровозов видно, что мощность наших паровозов не использована полностью на дорогах. Этот момент очень важен в связи с тем вопросом, по которому НКПС приходилось воевать и в Госплане и с Главметаллом, по вопросу нужны ли нам сейчас новые паровозы или нет. Я приведу цифры, какие имеются относительно использования нами наших мощных паровозов. В 13 г. их было кругло 1,700 штук. Сейчас в 1923 г. их 5,800. Таким образом, мощность наших паровозов усилилась по сравнению с 1913 г. 0/0 0/0 на 25, но из 5,800 паровозов находится в запасе по отдельным сериям от 37 до 60 0/0. 60 0/0 это самый высший процент неиспользования паровозов именно серии Е. Серии Е имеется здоровых паровозов 243, из них в запасе—147.

Использование подвижного состава в настоящее время иллюстрирует график (см. график № 1), изображающий работу по товарному движению за июль—сентябрь 23 года и те же месяцы 22 года.

Вот столбцы работы год тому назад и работы текущего года. Эти столбцы обозначают количество паровозов, фактически использованных для этой работы, а вот эти—количество вагонов. При чем эти отдельные с номерами столбики показывают, сколько нужно было бы паровозов и вагонов, если бы наши коэффициенты равнялись коэффициентам 13 года, и мощность паровозов была бы полностью использована.

Использование парка подвижного состава характеризуется графиком т. Ильина (см. график № 2), который должен быть ясен всем, ибо наши Уполнаркомпути на местах обязаны были делать вам по нему доклады. Нами было преподано дорогам по этому методу анализировать свою работу и делать соответствующие доклады на широких собраниях. Вот эти данные. Вместо 100 паровозов необходимых при коэффициентах 13 года мы гоняли в 21 году—242 паровоза, в 1922 г. — 185,47 паровозов. За июль—сентябрь 1923 г.—112 паровозов. Таким образом, на протяжении трех целых лет мы дошли в улучшении использования паровозов с 242 вместо 100 до 112 вместо 100. По сравнению же с июль—сентябрем 1922 г. в июле—сентябре 1923 г. произошло следующее изменение: в этом году мы в эти три месяца произвели работу равную 126% прошлогодней, количеством паровозов только в 99%. В прошлом году за эти месяцы в работе было 2,284 паровоза а в этом году 2,251. Что касается вагонов, то здесь наше хозяйство характеризуется следующими цифрами. Вместо 100 вагонов 13 г. в 1921 г. мы гоняли 431,5 вагонов, в 1922 г.— 332,5, за июль—сентябрь 1923 г.—159, т.-е. здесь, если мы и видим значительное улучшение, то с другой стороны ясно, что мы гоняем вагонов в 1½ раза больше, чем нужно. По сравнению с прошлым прогресс за этот год следующий: при увеличении работы на 26% количество рабочих вагонов увеличилось только на 6%.

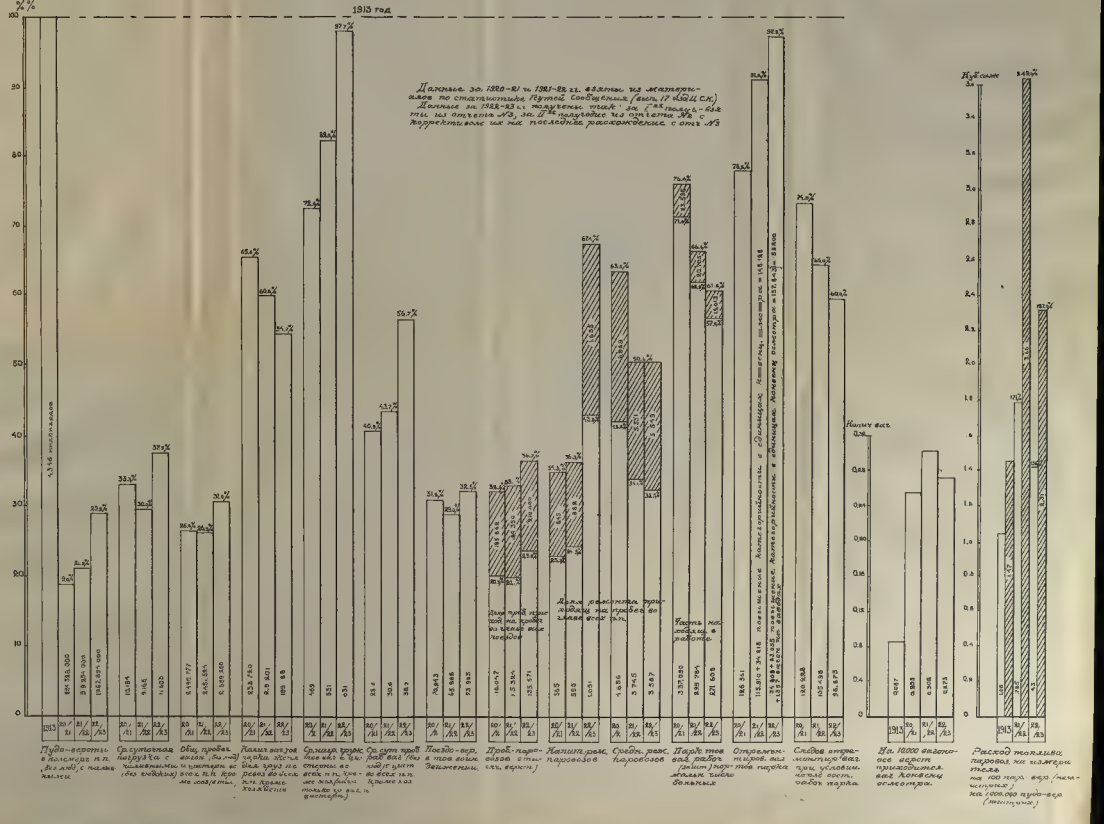
Я должен обратить ваше внимание на то, что мы даем анализ здесь по измерителю пудо-версты, тогда как раньше оперировали с паровозо-верстами. Но измеритель паровозо-версты прикрывает в данном случае нашу бесхозяйственность, ибо мы часто зря гоняли паровозы. Но и с пудо-верстами нужно быть осторожными, ибо пудо-версты бывают различные. Если мы слишком много пудо-верст используем для хозяйственных перевозок, то пользы для страны и транспорта будет немного, ибо это наш расход, а не доход. Между тем в старой железнодорожной бухгалтерии почему то хозяйственные грузы и пудо-версты хозяйственных грузов зачислялись в доход. А поэтому, когда говорится о наших успехах в отношении пудо-верст, то здесь надо быть осторожными и опрашивать, сколько же из этих пудо-верст собственных. В 1913 г. всех хозяйственных пудо-верст было 12,727,000, тогда как в 1922—1923 г. их было 6,291,000, т.-е., при движении недостигающем $^1/_3$ 1913 года, мы перевозили около 50% своих собственных грузов. Громадное значение для увеличения количества хозяйственных грузов имеет то, обстоятельство, что нет еще расчета между дорогами. Дороги могут возить какую-нибудь дребедень издалека только потому, что это им ничего не стоит, так как в виду отсутствия расчета между дорогами одна дорога не уплатит за эти грузы другой. Поэто-

График №2.

ГРАФИК РАБОТЫ ТРАНСПОРТА

в 1920/21, 1921/22, 1922/23 г. г.

ПО СРАВНЕНИЮ с 1913 г.



му в использовании наших перевозочных средств нет достаточной экономии, так как нет денежного эквивалента, который понуждал бы нас к этой экономии.

То же и в отношении происшествий на наших дорогах дело обстоит не ладно. Если мы возьмем происшествия в 1913 г., то на 100 тыс. паровозо-верст их было 1,53, а сейчас на тот же измеритель имеется 7,34, т.-е. почти в пять раз больше. Если рассматривать причины этих происшествий в 1923 г., то увидим, что вследствие неисполнения агентами правил и инструкций происшествий было 24%; следующие рубрики по своему значению—это разрывы и столкновения, вследствие разрывов—24,45%, вследствие неисправности подвижного состава 10,55%, вследствие неисправности пути—7,13%, по случайным причинам—5,27%, пожары в поездах—3,01%. Таким образом неисполнение агентами своих обязанностей, составляет очень большой процент в причинах происшествий.

То же самое нужно отнести к нашему дефекту,—отцепкам вагонов по горению букс. У меня нет данных за 1913 г., но сейчас на 10,000 вагоно-осе-верст мы имели: в августе 20 г.—0,84, в 21 г.—0,76, в 22 г.—0,79 и в 23 г.—0,34. Наблюдается значительный прогресс в смысле уменьшения, но все таки 0,34 отцепок на 10,000 осе-верст, это очень большая цифра.

Меры, которые НКПС принимал по упорядочению нашей эксплоатации, были следующие: во первых, в этом году в основном была закончена разверстка здоровых паровозов по сериям между дорогами. Во вторых, нами устанавливаются две категории вагонов вместо многих существовавших ранее, а именно—местного и прямого сообщения. Вместе с тем даны были указания, что вагоны, вышедшие из конвенционного осмотра после 1 августа 22 г., должны удовлетворять требованиям вагонов для перевозки хлеба насыпью, а вагоны, выходящие с 1-го ноября 23 г., должны удовлетворять всем требованиям особого соглашения по вагоно-обмену. Трудности применения этих наших указаний заключаются в том, что до сих пор нет налаженного правильного расчета за вагоны между дорогами. Вагоны переходили от дороги к дороге и не было юридического лица, которое бы за них отвечало. Благодаря этому ремонт и состояние нашего вагонного парка оказались гораздо хуже, чем состояние паровозного парка, который прикреплен к определенным участкам и за который определенные участки и дороги отвечают.

В этом году по оздоровлению вагонного парка, в связи с хлебными перевозками, была произведена большая работа. Нами выполнена программа обновления 38,000 вагонов, тогда как в прошлом году эта программа равнялась 20.000 вагонов. По свидетельству нашей Инспекции, в этом году ремонт на-

ших вагонов произведен несомненно более удовлетворительно, чем это было в прошлом году и раньше. Вы, товарищи, работаете на местах, вам этот факт более известен и вы можете этот вопрос здесь осветить.

Затем, одним из мероприятий, которые введены уже на Северной, Казанской, Курской и друг. дорогах, является увеличение составов поездов, которые доводятся до 200—210 вагоно-осей для порожнего направления. Сейчас разрабатывается мысль о возможности отправки порожняка вместе с груженными, для того, чтобы использовать полностью тягу паровозов.

Далее, в этом году было очень много сделано и многое достигнуто в области пассажирского движения и в области налаживания прямого сообщения. Прямого сообщения поездов и отдельных вагонов было установлено до 175. Но я должен указать, что здесь у нас очень часто хорошее превращается в плохое. Так например, мы установили, когда был огромный приток пассажиров, скорые поезда; сейчас многие из них совершенно пустые, но все-таки продолжают ходить. Я провожал вчера своего товарища на Курском вокзале и поезд, в котором он уезжал, был заполнен не более чем на 25%. Это был Севастопольский поезд. Это имеет место, несмотря на наши указания Начальникам и Уполномоченным и Управлениям НКПС, чтобы отменять все поезда, в которых нет нужды. Таким образом, достоинство превратилось в недостаток. Когда у нас были колоссальные хвосты и на этой почве развивалось неслыханное взяточничество в погоне за билетами, тогда мы были вынуждены увеличить количество поездов; однако, хотя острота момента прошла, эти поезда продолжают ходить и теперь, и жечь в убыток нам топливо. Я думаю, что профсоюзы и их органы на местах на эту сторону должны обратить сугубое внимание и понудить наших хозяйственников к тому, чтобы они принимали меры к борьбе с такого рода бесхозяйственностью.

В этом году была введена, вместо плановой, очередная система перевозок, которая дала и дает блестящие результаты, так что те особые правила, которые приходилось применять, потому что ведомства боялись, что мы не справимся с задачей перевозок при этой системе, оказались напрасными, и боязнь ведомств была неправильна.

Также в этом году нам удалось закончить вопрос с организацией горно-заводского комитета, который играет уже и будет играть колоссальную роль при распределении вывозки угля из Донбасса. По этому вопросу мы должны были провести ожесточеннейшую компанию с ГУТ'ом, который настаивал на оставлении этого дела в руках его органа Донбастопа.

Далее, об экспортных перевозках. Несмотря на все опасения, которые высказывались в Комиссии СТО под председательством тов. Красина, наши жел. дороги целиком справились с хлебной перевозкой. Хлеб, не погруженный в вагоны, но подвезенный к жел. дорогам, составляет не более полусуточной или четверть-суточной нормы погрузки. Правда, мы имели трудности с вывозом хлеба из портов пароходами, что не было достаточно налажено, и согласовано с нами. Поэтому было время, когда по несколько тысяч вагонов должно было простаивать и в Петрограде и в других городах, вследствие чего коэффициент пробега вагонов ухудшался, хотя и не по нашей вине. Мы с этим боролись тем, что пытались назначать большие штрафы, чтобы этим заставить скорее разгружать вагоны.

В области Тяги самое основное, что было в начале истекшего года, нами проведено и что мне кажется еще до сих пор недостаточно налажено на ж. д.—это разделение нашего паровозного парка на две части: с одной стороны—рабочий парк, с другой стороны—резервный парк, при чем и в один, и в другой входят как здоровые, так и больные паровозы.

Должен сказать, что эти мои опасения не неосновательны. Я должен был третьего дня подписать приказ, с выговором б. Нач. Курской ж. д. Денисову, Нач. Тяги этой дороги и поставить на вид УЦД, ибо при ревизии РКИ оказалось, что паровозы, которые считались в списках резерва, как охлажденные и вполне исправные, оказались со снятыми частями и не в полной исправности. Сейчас, в связи с общим положением, когда состояние дорог имеет колоссальное значение для обороны нашей страны и, может быть, является решающим моментом в этом отношении, такое халатное отношение к нашим резервным исправным паровозам, такой обман, когда пишется, что есть столько-то в резерве вполне исправных паровозов, а на деле это не верно, является государственным преступлением против рабочего государства. Поэтому в приказе я жестко указываю Нач. дорог и Упол.—путям, чтобы они подтянулись, так как при обнаружении того, что было обнаружено на Курской ж. д. мне придется без пощады отдавать под суд Революционного Трибунала.

Возвращаясь к вопросу о Тяге, должен сказать, что в этом году, когда мы перестали давать твердые и жестокие предписания, в отношении среднего ремонта, последний мог варьировать в зависимости от работы дороги по пробегу. Правда, наши коэффициенты всегда ниже того, чего можно достигнуть и это одно из больных мест, с которым нужно Совещанию товарища Грунина, которое вам известно, бороться. То же самое по вопросу среднего ремонта. Вы видели в графике т. Ильина, какой большой ремонт производился, сколько выбрасывалось денег на него; при этом качество ре-

монта было часто никуда негодное. Это вина всех нас и условий. Нам удалось пробег между средними ремонтами увеличить в этом году, благодаря самодеятельности дорог, до 28,000 верст, тогда, как в прошлом году было 25,000. Что касается капитального ремонта, мы здесь даем жесткие нормы, ибо нам необходимо покрыть задолженность по прошлым годам. Цифры исполнения капитального ремонта следующие (причем должен сказать, что в смысле качества ремонта еще приходится подтянуться):

В 1913 г. было выполнено единиц капитальн. ремонта—2.427,
„ 20 г. „ „ „ „ „ — 626,
„ 21 г. „ „ „ „ „ — 712,
„ 22 г. „ „ „ „ „ — 921,

и за 9 месяцев 23 года — 985. Таким образом, если эти цифры не дутые, а вполне действительные данные о капитальном ремонте, можно было бы сказать, что мы имеем большой успех.

Что касается выпуска из среднего ремонта, то в 1913 году единиц среднего ремонта было произведено 9.379, в 1920 году—8.666, т.-е. почти 100% того, что было в 1913 году, в 1922 году—8.939 и за 9 месяцев 1923 года—4.353, т.-е. если взять на целый календарный год было бы 5.800. Не подлежит никакому сомнению, что если в прошлом году при движении меньшем единиц среднего ремонта было 8.939, а в этом 5.800, то прогресс есть, хотя мог бы быть и более значительный.

О выполнении конвенционного осмотра вагонов, данные тоже не в нашу пользу и они показывают, как мы зря гоняли и ремонтировали вагоны.

В 1913 г. мы имеем выпуск 162.325,
„ 20 г. „ „ „ 100.005,
„ 21 г. „ „ „ 191.279,
„ 22 г. „ „ „ 116.227, и

за 9 месяцев 1923 года 105.554. Если считать весь календарный год, прибавьте еще одну треть,—это будет около 35 тысяч, а всего 140.000 вагонов конвенционного осмотра в этом году против 162.325—1913 года. Цифры говорят за себя—насколько плох наш ремонт и насколько изношены наши вагоны.

Говоря о тех мерах, которые нами предпринимались в тяговом хозяйстве, нельзя не упомянуть относительно удлинения тяговых участков. Система тов. Потапова еще не установилась, но кое-что уже дала.

Наконец, вопрос, который стоит перед нами и около которого мы все еще ходим—это вопрос о концентрации ремонта в соответствующих мастерских, чтобы этот ремонт нам стоил минимум.

Переходя к вопросу о топливе, я приведу следующие данные: на первое октября 1922 года у нас было дров в запасе 199.000 куб. саж., а на первое октября 1923 года—640.000 куб. саж., т.-е. тогда было на 39 дней, а в этом году на 135 дней.

Нефти в прошлом году было 12.700.000 пуд., т.-е. на 49 дней, а в этом году 13.000.000 пуд. или на 53 дня. Угля в прошлом году запаса было 15.500.000 пуд., а в этом году 40.000.000, т.-е. в прошлом году на 21 день, а в этом на 49 дней.

Таким образом, если пересчитать в дровяных эквивалентах, мы имели в прошлом году 503.742 куб. саж., а в этом году 1.139.969 куб. саж., т.-е. больше чем в два раза. Это благоприятное положение—результат той борьбы, которую жел.-дор. транспорту пришлось развернуть за получение в свои руки лесозаготовок и за получение в свой план большего количества топлива угольного. Еще не так давно, это было в июле, когда нам Главное Топливное Управление указывало (вы помните статью в «Эконом. Жизни» Азерляна): «Вы», говорит, «возите апельсины» и рекомендовало «не возить», т.-е. ж. д. должна заниматься не тем, чтобы возить то, что предъявляется к перевозке, а «не возить». Нам говорили, чтобы мы возили только самое необходимое и тов. Азерлян нас поучал, что именно. Тогда мы не могли перевезти, предъявляемых к нам миллионы пудов груза только потому, что у нас не было топлива и это заставило нас повести энергичную борьбу за увеличение количества получаемого топлива. Чего же мы добились. Прошло не более полугода, вы знаете, как в прошлом году нам за каждый пуд угля приходилось сражаться, что называется до последней капли пота, а сейчас нам навязывают уголь, сейчас наша потребность в угле не оспаривается, а, наоборот, в Плановой Комиссии ВСНХ предлагают брать больше, чем нам необходимо. Когда я буду говорить о ценах и о финансовом положении, я еще коснусь вопроса о топливе, а сейчас укажу лишь на то, что у нас раньше был недостаток топлива, и мы бились за него самым тяжелым образом, а сейчас оказывается избыток. Мы вели борьбу против угольной монополии, в отношении производства и сбыта. Мы добились передачи нам в эксплоатацию двух рудничных Управлений. Результаты нашей работы следующие: мы получили рудники в половине июня и за полмесяца добыто нетто 612,5 тыс. пудов, в июле—1.324.800 пуд., в августе—1.866.700 пуд. и в сентябре—1.921,5 тыс. пуд. Добыча нетто в сентябре равнялась 229%, т.-е. на 129% выше намеченной УГКП программы. Что касается производительности рабочих, то она была следующая: на одного рабочего в месяц падало 442 пуда, а по всему Донбассу она равнялась 417 пудам, за один выход добыча выражалась в 19,7 пуд.,

а по всему Донбассу—17,7 пуд. Вместе с тем мы принимали самые активные меры к тому, чтобы минерализировать наше топливо. В 1913 году угля расходовалось 65%, нефти—22% и дров 13% всего топлива. Что же мы имеем сейчас. Дров мы сожгли в 1920 году 62%, в 1921/22 году—46%, в 1922—23 году—37% и по плану 1923—24 года—26,5%. Таким образом, от 62% мы подходим в этом году к 26,5% расхода дров, против 13% довоенного времени. Угля в прошлом году мы израсходовали 35%, в этом году 45,9%. Нефти мы расходуем 27,4% против 22% в 1913 году. Нефти мы сжигаем много, безбожно много. Между тем нефть является таким топливом, которое не следует жечь в топках паровоза. Надо принять все меры к тому, чтобы перейти к уменьшению количества расходовывания нефти и дров. Я должен здесь попутно отметить, что за предположенный к потреблению в 1923—24 году уголь, который составить 46% всего топлива, нам придется уплатить 52% всех расходов на топливо. Это показывает насколько дорог каменный уголь. Сейчас перед нами встает очередная задача—этот каменный уголь удешевить. И тут надо сказать, что наши «Транспорткопи» должны стать пионерами в области удешевления угля, так, чтобы мы могли платить не 22 к. за пуд угля, а 12—15 к. Эта задача должна быть поставлена во всю широту и явиться целью и достижением «Транспорткопей».

Если мы перейдем к абсолютным цифрам, сколько мы сжигаем топлива, то получится следующая картина: дров мы в 1921—22 году сожгли—1.803.000 куб. саж.; в 1922—23 году было израсходовано—1.695.000 куб. саж., т.-е. почти на 6% меньше, а в 1923—24 г. предполагается расход в 1.258.000 куб. саж., т.-е. 74% от 1922—23 г. (надо здесь указать, что в это количество входят дрова для служащих и рабочих, а не только дрова, идущие для перевозок). Донецкого угля пошло в 1921—22 году—95,7 миллионов, в 1922—23 г.—137 милл., а в этом году 200 миллионов пудов, т.-е. 146% от 22—23 года.

Расход топлива в 1913 году на 100 паровозо-верст составлял 1,03 куб. саж.; в 21—22 году общий расход составлял—2,39, в 22—23 году—2,02; расход только паровозоов в 21—22—1,795; в 22—23 г.—1,43.

Таким образом, мы видим, что по сравнению с 1913 годом мы имеем огромный пережог. Нами составлен календарный план борьбы с пережогами, причем расчет намечен на 5 лет. Расчеты брались следующие: в 1913 году—(он был взят за образец; я хочу предварить, что мы очень часто берем 1913 год, как идеал, это условность, и я надеюсь, что мы скоро 13 год перешагнем, но эта условность является по нашей бедности и убогости сейчас пока идеалом), когда мощ-

ных паровозов было 19,6% на 100 паровозо-верст был расход 1,03 куб. саж. Мы предполагаем, что в 1924 году мощных паровозов будет 44,8% из всего рабочего состава паровозов, и тогда на 100 паровозо-верст предполагается 1,10 к. с. расхода. Таким образом, программа наша построена следующим образом:

В 1921 году	было	— 2,12	куб. саж. расхода,
„ 1922 „	„	— 1,66	„ „ „
„ 1923 „	„	— 1,40	„ „ „
„ 1924	предположено	— 1,212	„ „ „
„ 1925 г.	„	— 1,10	„ „ „

Наша борьба против пережогов ведется со всей энергией только в последнее время. Как мы могли вести борьбу раньше, когда не было запасов топлива, а без них нельзя упорядочить топливное хозяйство. Толькоо теперь пришло время, когда у нас топливо есть в достаточном количестве, когда мы в состоянии давать рабочим и служащим полную норму не задалживаясь им. Ясно, что только сейчас мы получили условия, при которых борьбу с пережогами можно правильно поставить. Поэтому сейчас мы можем и должны установить нашу программу. В прошлом году мы достигли экономии в топливе на 20%. Недавно разослана по дорогам брошюрка инструкция, по борьбе с пережогами, написанная инженером Красовским, где указано детально, как вести борьбу, и я думаю, что как эксплоатационные коэффициенты, преподанные нами из центра, вами на местах были превзойдены, так и наша программа к 1924—25 г. будет вашей практикой достигнута на год раньше. Мы по концу 1923—24 г. должны достигнуть таких результатов, чтобы наша программа была выполнена раньше 25 года, и это даст колоссальнейшую экономию. Мы будем дальше говорить о зарплате, о нашей бездефицитности и о том, что мы должны из собственного производства находить средства для поддержания себя. Вот где один из главных источников нашего дальнейшего развития. Мы на 20% уменьшили расход топлива, но бесхозяйственность в этом отношении все-таки еще величайшая. Мы в этом 1923—24 г. думаем сжечь от нормы 1913 года 166%, т.-е. на 66% больше, считая на измеритель пудоверсту. Товарищи, не забывайте, что эти 66%—т.-е. 40 пуд. на каждые 100 пудов расхода стоят больших денег, ибо топливо удорожилось во всей совокупности не меньше, чем в два раза.

В шпальном хозяйстве, в этом году достигнуто значительное улучшение. Укладка в главных путях была следующая (в тысяч. штук.):

Годы.	Общее количество.	В % к потребности.	Из общего количества—пропитанных.
1913 г.	17.000	100%	11.400
1920 „	9.000	55%	1.200
1921 „	7.000	41%	600
1922 „	10.000	54%	1.160
1923 „	15.600	75%	4.600

Мы видим значительный прогресс, но недостаточный.

Здесь нам, товарищи, необходимо обратить сугубое внимание на пропитку шпал. Командированный нами за границу тов. Емшанов, указывает в письмах, что в Германии некоторые брусья держался 40 лет в пути, шпалы—25—27 лет, благодаря пропитке. Нам в этом году удалось получить целый ряд шпало-пропиточных заводов. Я согласовал вопрос с тов. Богдановым, и, по всей вероятности, мы получим все остальные шпало-пропиточные заводы, но главная задача заключается в том, чтобы, получив эти заводы, действительно их поставить на хозяйственную ногу. Необходимо поставить производство так, чтобы оно давало дешевую и хорошую шпалопропитку.

В смысле полной производственной программы по шпалам, то она нам мыслится выполнимой по нашим финансовым перспективам только в 1934 году. Но в шпальном хозяйстве, которое требует колоссальных средств, дороги должны проявить максимальную инициативу, чтобы можно было с минимальнейшим количеством затрат произвести максимальную работу.

На Казанской дороге производится опыт использования прослуживших шпал, перерезывая их на две половины. Я не знаю, даст ли этот опыт большие сбережения, но довести его до конца необходимо.

Что касается смены рельс, то мы снабжались рельсами сравнительно с нормами 1913 года очень слабо. На версту надо было сменить по норме 1913 года 0,025 версты, а мы сменяли в 1921 году 0,004 версты, в 1922 году—0,007, в 1923—0,006. Таким образом, недосмена рельс равняется 11000 верст. Но благодаря малому движению у нас нет угрозы приостановки его из-за недосмены рельс. Поэтому, когда финансовые затруднения достигли крайних пределов, мы должны

были заявить правительству, что надо уменьшить заказ на рельсы. Но заказ Советом Труда и Обороны предрешен, так как иначе пришлось бы закрыть Надеждинский завод.

В отношении снегоборьбы у нас в общем и целом благополучно, по крайней мере в тех отчетах, которые мне представлены, а зимою практика покажет, как на самом деле. Когда я уезжал в Сибирь, мне говорили, что можно вывозить 200 вагонов в день, но эти данные были дутые,—на деле оказалось, что можно вывозить только 70. Я думаю, что сейчас таких дефектов не будет. По данным 1913 г. снегоочистителей было 57% потребности, а теперь имеется 97%. Но вместе с тем оказывается, что у нас чрезвычайно неблагополучно с живыми изгородями вдоль полотна, и это требует большой работы.

Переходя к мостам, я скажу, что из 3.672 разрушенных войной мостов к первому октября 1923 г. восстановлено 2/3, т.-е. 2.020 мостов или—из 36.770 погонных саженей разрушения капитально восстановлено 24.549 п. с.

Слабых мостов, не пропускающих мощных паровозов у нас 850, длиною в 12.500 пог. саж. Вследствие этого 16½ тысяч верст нашей сети лишены возможности воспользоваться мощными паровозами. Однако, за недостатком средств, мы не в состоянии эти мосты перестроить.

Что касается жилищного вопроса, я должен сказать, что у нас по квадратным саженям, по сравнению с 1913 годом, лучше. В 1913 году у нас было 984 тысячи квадратных саженей, в этом году 1 милл. 209 тыс. Теперь у нас 25% железнодорожников обеспечено квартирами. Это, конечно, недостаточно. Но на-днях выйдет декрет, согласованный ЦКК и РКИ, который даст нам право из наших домов выселять тех, кто неправильно там живет. Со всех дорог поступают требования продвинуть этот вопрос. Для полного удовлетворения жилищами, надо было бы произвести работ на 75 милл. золотых рублей.

Если говорить о связи, я должен сказать, что мы до сих пор нашей связью слишком хвалились, а мне кажется, что если себя слишком хвалить, то добра из этого не будет. Я вам приведу данные и скажите, похвалить ли за это нужно или наоборот. Например, в 1923 календарном году ожидается десятисловных телеграмм 807 милл., столько же примерно сколько в 1922 году, в то время, как в 1913 году было в полтора раза меньше. (В 1922—23 г.г. было 156% от 1913 г.). Почему мы так много болтаем, при столь малой работе? Мне кажется, за это хвалить не нужно. Правда, производительность телеграфиста возросла до 113%. Но нужная эта работа или нет? В связи с большой работой нужны и большие штаты. Если я ставлю под вопрос, все ли у нас

в этой области действительно благополучно, то это в связи с инцидентом, имевшем место по Службе Связи и Электротехники, о котором я скажу дальше.

Материальное снабжение в этом году, по сравнению с предыдущими, гораздо лучше:

А. Централизированное снабжение.

Наименование материалов и изделия.	Потребное на 1922—23 г. количест.	Отправлено по дорогам.	% удовлетворения.	Примечание.
Рельсы (пд).	3.555.000	2.778.221	78,1	
Накладки (пд)	297.000	265.860	89,5	
Подкладки	490.000	383.000	78,4	
Болты (пд)	235.000	151.214	64,3	
Костыли (пд)	375.000	232.640	62	
Стрелки (шт)	1.200	960	80	
Трубы дымогарн.	455.000	314.646	69	
Бандажи	878.800	677.018	77	
Колесн. материал.	83.177	65.921	79,3	
Запчасти торм.	21.281	21.281	100	
Вестингауз	—	—	—	
Проволока телегр.	373.500	327.450	87	
Сталь инструмент.	4.000	2.500	62	
Олово.	36.000	30.000	83	
Свинец.	160.000	80.000	50	
Телеграфн. аппараты.	—	—	100	
Телефон. аппараты.	—	—	50	
Запчасти к ним	—	—	80	
Сигнальн. стекла.	—	—	75	

Материальное снабжение железных дорог:

Б. Децентрализованное снабжение.

НАИМЕНОВАНИЕ.	Потребность.	Заготовлено.	%
Чугун литейный.	700.000 п.	550.000	78,5
Железо кровельн.	800.000 „	700.000	87,5
Железо сортовое	1.000.000 „	675.000	67,5
Гвозди	300.000 „	245.000	81,7
Сталь рессорн.	100.000 „	75.000	75
Баббит	180.000 „	153.000	85
Рукава пеньков.	800.000 ар.	300.000	37,5
Подбивочн. матер.	225.000 п.	175.000	77,8
Кирпич. огнеупорн.	7.000.000 шт.	5.000.000	71,4

41403

Например, потребность в свинце при централизованном снабжении была удовлетворена на 50%, в олове—83%, в рельсах—на 78%, на запасные части и тормаза — на 100%. Самый маленький %—это % на свинец—50%; все остальные потребности удовлетворяли в количестве от 50 до 100%.

Я должен еще, говоря о материальном положении нашего транспорта, огласить подсчеты ТРАНСПЛАНА в денежных единицах. Мне была дана ТРАНСПЛАНОМ справка, весьма характерная: если из наших запасов вычесть запасы на 1-е октября 1923 года, то, по сравнению с 1922 г., у нас было больше: топлива на 14 милл. червонных рублей, металла на 10 милл. червонных рублей, новых паровозов на 31.700.000, восстановленных товарных вагонов на 440,000, нового оборудования на 1.100.000, по капитальному ремонту—паровозов на 9.500.000, товарных вагонов 4.100.000, нас-

ИНСТИТУТА ЛЕНИНА

сажирских—3.920.000 и, таким образом, наш оборотный и основной капитал по этим статьям увеличился за этот год на 74.760.000. Если к этому прибавить шпалы, то мы увидим, что мы сумели за этот год не разрушить наш основной капитал, а в некоторых частях его приумножить.

Теперь я перехожу к штатам. Здесь я должен сказать, что последнее время мы думали, что у нас будет чем козырнуть, но когда мы сделали подсчет, то оказалось у нас дело идет к худшему.

Штаты железных дорог:

	Основной штат.	Времен. поденные.	За счет особых кредитов.	На хозяйст. расчете.	ВСЕГО.
I/V—1921 г.	1200789	192126	—	—	1392915
I/I—1922 г.	907855	145257	—	—	1053112
I/I—1923 г.	708428	93871	—	—	802299
I/IX—1923 г.	748305*)	129382	7374	15337	990398

На 1-е сентября 1923 года штаты у нас опять увеличились. Ясно, что здесь что-то не в порядке. Если проанализировать эту цифру 900.000, то мы увидим, что из них 646.000 твердых штатов, а остальные,— как их назвать— «мягкими». Из них на хозрасчете—15.337. Вы знаете, что такое «хозрасчет?» Это у нас, по большей части, очковтирание. Вы помните, когда мы сократили штаты НКПС, то мы хвастались, и я сам наивно думал, что перевод на хозрасчет очень хорош, а оказалось, что на хозрасчете мы имеем 5.000 человек. У нас на дорогах теперь такого «хозрасчета»

*) В этом числе—646.105 чел. штатных, 90.957 за счет эксплоатационных кредитов, 11.243—за счет новых и восстановительных работ.

больше 15.000. НКПС старался бороться тут самым энергичгичным образом, но здесь есть миллион методов обходить постановления.

Мы сокращаем и, однако, узнаем, что штаты все-таки содержатся. Откуда? Оказывается, по особым кредитам. Мне пришлось издать приказ, что никто без разрешения тов. Благонравова ни на какие особые кредиты существовать в НКПС не может. Те цифры, которые у нас здесь имеются, следующие: в 1921 году, в НКПС, с хозрасчетом и вместе с телеграфом было 10.407, а теперь на 1 декабря—2.251. Я дал задание довести это количество вместе с телеграфом, в котором находится 430 человек, до 2.000. Что касается количества служащих Правлений и Управлений жел. дорог, то (эти цифры я не проверял, но я их оглашу): на 1-е июня 1921 года было—52.875, на 1-е июля 1922 года было—43.192, на 1-е октября 1922 г. было—51.479, на 1-е сентября 1923 г. было—48.927. Не подлежит ни малейшему сомнению, что в этой области мы должны сокращаться и сокращаться. Конечно, сокращение не должно производиться за счет квалифицированных специалистов. Квалифицированная сила должна быть снята с канцелярской работы, с ненужного бумагомарания и должна быть направлена на линию, на места. Но при этом необходимо создать несколько другие условия, чем были на некоторых дорогах. Вопрос сокращения Управлений и Правлений является в настоящее время боевым вопросом.

Для того, чтобы вести борьбу с той бесхозяйственностью, о которой я здесь говорил, нам необходимо было прибегнуть к нашим старым ударным методам. Ударным методам не в том смысле, что бросать массу денег и средств на эту борьбу, а в том, чтобы мобилизовать все наши советские, как партийные, так и хозяйственные и профессиональные силы, чтобы произвести анализ болезни и принять те решительные меры, при помощи которых можно, в срочном порядке, основное зло уничтожить. Для того, чтобы лечить болезнь надо ее выявить, открыть, и это есть метод, который является самым радикальным и правильным в хозяйстве. Это тот же самый метод, который применяется с большим успехом проф. Фрейдом в Вене, в области медицины. Проф. Фрейд лечит болезнь таким образом, что он, сознанию больного, с полной обнаженностью открывает причины его болезни и это дает больному силы побороть то, что он осознал. Конечно, это относится к психическим болезням. То же самое мы должны сказать и по отношению ко всяким отраслям хозяйства, а также и к нашей собственной отрасли. Поскольку мы скрывали свои болячки, поскольку мы открыто не говорили о них и не анализировали их, постолько мы оставались немощными и бесплодными. Все ведомства и хозорганы, которые стоят

на точке зрения, что если обнаружить какое-нибудь зло, то этим кого-нибудь обидишь, дискредитируешь — поступают совершенно неправильно, и поэтому величайшей заслугой не только для нашего транспорта, но и величайшей заслугой для всего советского хозяйства является тот метод, с которым подошел к нашим болячкам тов. Ильин. Его наши ученые не особенно признают, это—рабочий металлист, который отличается от многих из нас, а не только от наших инженеров, так как он душой страдал, когда видел, что усилия рабочих и народные средства идут куда-то в пустую, без всяких результатов. Поэтому он выявил в своем графике, сопоставил работу и расходы, которые мы производим не в деньгах, а в рабочей силе, в топливе, материале, подвижном составе. Должен сознаться, что первое время, когда он ко мне пришел с этим графиком, хотя я и не слабохарактерен, однако не мог ориентироваться и сказал ему, что если твой график будет опубликован, это будет величайший материал для белогвардейцев, ибо они укажут, как не умеет хозяйствовать Советская власть, рабочая власть. Но это была моя первая мысль, когда я увидел этот график и ужаснулся: работы столько, а расхода—вот сколько. Потом, когда я вникнул в это дело, то понял, что это величайшее открытие, хотя тут никакого изобретения нет, а есть просто сопоставление. Метод тов. Ильина—выявление того, что есть на деле, а это есть начало всякой возможности вести борьбу. Поэтому имя тов. Ильина должно перейти в историю возрождения нашего советского транспорта, как одного из идеологических и технических творцов этого воссоздания. Многие хозяйственники демонстрируют уже работу по этим графикам и методу, который еще нуждается в обработке и детализации и я прошу вас, чтобы на местах вы требовали докладов о состоянии хозяйства на ваших дорогах по этим графикам, расширенным и углубленным, но по этому методу. И когда мы, по методу Ильина, который совершенно откровенно действует, будем также говорить все откровенно, мы добьемся результатов.

Вспомним то время, когда была наша первая кампания борьбы со взятоничеством, и теперь спросите любого обывателя, даже и каждый из нас, работающий на дорогах, может сказать, разве можно сравнить, то, что было года полтора назад, когда мы начали кампанию с тем, что есть теперь на ж.-д. Сравнить нельзя. То же самое по вопросу относительно хищений. В брошюре с докладом на собрании жел.-дорожников Московского узла вы увидите график уменьшения хищений багажа и грузов. Увидите, как, начиная с января, колоссальнейшим образом уменьшаются хищения. Несколько слабее, но тоже значительно идет сокращение недогруза, утраты и недостачи. В этой области мы многое сделали.

Дальше мы взялись за поток отчетности. Я ничего не знал и никто у нас ничего не знал, хотя мы требовали от дорог, а последние требовали от своих участков и отделений, гору всяких сведений и данных, которые складывались в архив и не могли быть использованы.

Я пытался с самого начала моего назначения в Комиссариат бороться с этим потоком отчетности, так как при моих объездах на всех дорогах мне говорили в один голос: «Избавьте нас от отчетности, мы пишем, пишем, пишем, а работы нет». Но мы не могли никак это урегулировать. Сейчас нам это удалось при помощи особого совещания. Именно, в порядке ударной работы, нами была принята система организаций совещаний по тому или другому вопросу. Это были совещания легкие, без громоздких аппаратов, составлялись из людей думающих, непосредственно работающих и душой болеющих за дело. Такое же совещание было организовано по вопросу отчетности. Председателем этого совещания был тов. Халатов, а фактическим руководителем с почти диктаторскими полномочиями инж. Ещенко, с которым было согласовано, чтобы резать отчетность максимально. Этим совещанием и инж. Ещенко была проведена колоссальная работа. Вот иллюстрация этой работы: в отчете дорог перед НКПС было около 32.000.000 данностей. После сокращения осталось 10.000.000, т.-е. в 3,1 раза меньше. Тоже самое отчетность линейная Управлений дорог. Периодическая линейная отчетность одной дороги в свой центр составляла 130.000.000 данностей, а осталось только 23.000.000, т.-е. сокращено в 5,7 раз. Станционная отчетность одной дороги с 119.000.000 сокращена до 47.000.000.

На то, чтобы провести это в жизнь, надо обратить сугубое и сугубое внимание.

Кроме того, нами было обращено внимание и на более мелкие вопросы, которые могли дать известные сбережения, как, например, автомобильное движение. Мы урезали себя и дороги Моск. узла очень и очень значительно. Некоторые думают, что борьба с автомобильными излишествами имеет непосредственной целью только материальные сбережения. Конечно, это составляет довольно изрядную сумму, хотя в таком большом хозяйстве, как наше, сравнительно небольшую. Но эти излишества и борьба с ними важны не только потому, что это дает непосредственные сбережения, а потому, что в нас внедряется чувство ответственности и сознания, что наша Республика нуждается сейчас в самом бережливом отношении ко всему народному имуществу и средствам. Именно с этой точки зрения, с точки зрения нашего сознания и подтягивания, эта борьба с излишествами имеет громадное значение.

Далее мы должны были пойти по пути дальнейшего сокращения протекционных вагонов. Вы знаете какие были безобразия в Центральных ведомствах, но мы молчали о том, как мы сами, внутри, катаемся. Нами произведена маленькая хирургическая операция, которая будет несколько болезненна на местах, но придется поджаться. Мы произвели сокращение для НКПС из 48 вагонов до 24, для дорог, ОКП и ОПС с 1.684 до 891 вагона. Если перевести экономию на деньги,—это даст 1.500.000 червонных рублей в год.

Затем я хотел обратить внимание ваше на то, что надо скорее ликвидировать громадное представительство дорог. Мы согласовали, что все объединенные представительства, включая и сокращенный ТРАНСМОСТОРГ со штатом в 50 ч., должны обслуживать все дороги, чтобы не тратились колоссальные средства и чтобы эти представительства, за которыми дорогам уследить из своих Управлений очень и очень трудно, не занимались всякими делами.

Необходимо также поставить вопрос относительно бесплатного проезда. Я на собрании Моск. узла указывал уже на то, что нам в этой области, придется принять меры, но это не значит, что надо отменить бесплатный проезд совсем. Этого не нужно, но необходимо его упорядочить, ибо право бесплатного проезда сверх известных границ не всегда приносит пользу всем железнодорожникам, а часто дает возможность некоторым заниматься не теми делами, которыми бы надлежало им заниматься.

Сейчас наше главное внимание должно быть обращено на дальнейшую борьбу с бесхозяйственностью. Это возложено на то совещание, во главе которого стоит тов. Грунин, и которое наметило широкую программу в области анализа сметы, концентрации предприятий, производительности труда, сокращения и упорядочения хозяйственных перевозок.

Раньше, чем перейти к вопросу о зарплате, я должен остановиться еще на одном моменте, именно указать, что советский транспорт восстановить и поставить на крепкие ноги без использования изобретений рабочих, работающих у станков, без их воодушевления в этой области, по-моему, немыслимо. Изобретения эти должны отличаться от изобретений старого капиталистического порядка, ибо цель этих изобретений должна быть не только коммерческой, преследующей выгоду непосредственно изобретателя, а также коллективным творчеством и волей, направленной к тому, чтобы наш рабочий транспорт технически поставить выше, чем при буржуазном режиме, ибо теперь подход к разрешению этого вопроса иной. Нам надо прибегнуть к особым усилиям, чтобы вопрос о рабочих изобретателях поставить на надлежащие ноги. Вы, вероятно, читали в «Гудке» от 11 октября, а кто не читал это, рекомендую прочесть, и там вы увидите какие

мытарства пришлось испытать тов. Матросову, который изобрел педаль. Я хочу здесь также отметить тот факт, который меня поразил и который заставил меня здесь на высоком собрании, на конференции органов Союза сказать, о том, правильно ли мы хвалили нашу Службу Связи. Я должен указать на одного рабочего изобретателя тов. Трегера, который работает сейчас в мастерских при ст. Лосиноостровская, по жезловым аппаратам. При чем им сейчас только ремонтируются и исправляются жезлы английские, которые имеются на наших дорогах. Сам же тов. Трегер изобрел жезл, но не мог долго получить работу, не мог использовать своего изобретения, не мог применить своего полезного изобретения без нажима с моей стороны. Нажим с моей стороны заключался в том, что я хотя сам и не техник, не специалист, и не мог оценить сам, является хорошим изобретение или нет, просил сведующих лиц дать мне отзыв об этом изобретении, полезно ли оно для транспорта в финансовом и техническом отношении. Что же? я получил все отзывы о том, что это замечательное изобретение, но когда мы стали нажимать на наши аппараты, то тов. Трегера подвели под сокращение. Когда он пришел и спросил в чем дело, ему сказали: «если ты бросишь свои изобретения и будешь заниматься той работой, которую мы тебе дадим, тогда можешь под сокращение и не попадать». Вот, как было, вот что ему сказали. На одном из съездов Службы Связи и Электротехники председатель съезда инж. Рогинский читал приветственную телеграмму от английской фирмы, которая вырабатывает жезлы, но ему не пришло в голову поставить на повестку дня вопрос об изобретателе русском тех же самых жезлов. Возникает вопрос, почему русский изобретатель, русский рабочий не достоин того, чтобы его систему рассматривали. Вопрос об его изобретении был поставлен только в секции. Я решил этот вопрос поставить здесь. Мне сообщили о всем случившемся только три дня тому назад и я не имел возможности все это проверить, но, конечно, я не имею оснований не верить тов. Трегеру. Разве мало у нас изобретений и именно те изобретения, которые идут непосредственно от рабочих у станков являются более жизненными, более полезными и, конечно, должны были бы быть проводимы в жизнь. Посмотрите, однако, почти ни одного из изобретений, которое было утверждено, техническим комитетом ИЗУЛ'а, на практике в жизнь не проводится.

Слова—одно, а дело совсем другое. На дело изобретателей и изобретений необходимо обратить самое решительное внимание, ибо социалистический транспорт и техника его есть развитие техники,—как творчества коллективного. Машинист, который ездит, творит, ибо он замечает, что можно сделать в смысле улучшения конструкции паровоза или в смысле улучшения профиля. Коллективная рабочая мысль может

дать и дает колоссальные усовершенствования, которые будучи применены, хотя каждое в отдельности невелико, в своей совокупности могут дать нам колоссальный эффект. На эту сторону необходимо обратить внимание. Нами сейчас решено образовать должность старшего инспектора по продвижению и защите изобретателей рабочих и назначили на эту должность бывш. Начальника Новониколаевского Линейного Отдела тов. Лагутина.

На этом позвольте закончить доклад по вопросу о двух моментах: о несомненном улучшении транспортного хозяйства и о несомненной еще бесхозяйственности и плохой организации труда в нашем хозяйстве и о тех мерах, которые должны его улучшить в дальнейшем.

По вопросу о зарплате у нас очень часто в различное время и различными органами даются различные цифровые данные. Мне кажется, это основной дефект. Некоторые как будто преуменьшают, другие как будто бы преувеличивают. Это надо выправить, от этого надо отказаться. Рабочий класс у нас не зарабатывает столько, чтобы он должен был стыдиться и укрывать, с другой стороны тот хозяйственник, который говорит, что ты зарабатываешь столько-то, а фактически платит меньше,—преступник. В данной области необходимо добиться полной точности, ибо наш транспорт—транспорт советского, рабочего государства. Мы, при помощи нашего советского государства, владеем этим транспортом и должны расходовать народные средства и наши доходы так, чтобы результаты получились самые большие. Когда говоришь о заработной плате, то ясно, почему мы имеем достижения в области технической. Мы имеем достижения в нашей технике потому, что мы постепенно, хотя и медленно, увеличивали заработок и, таким образом, давали возможность каждому из наших работников сосредоточить свое внимание и время для работы в своей области восстановления жел.-дор. транспорта. Когда в октябре 1922 г. железнодорожник получал 5 р. 16 к., разве можно было жить на эти деньги? Нужно было думать о чем нибудь другом. Заработная плата есть главная, хотя и не единая, основа восстановления транспортного хозяйства. Но высота ее должна быть связанной с соответственными результатами работы, с материальным снабжением и со средствами всей страны, откуда мы черпаем наши средства. Те цифры и та таблица, которая мне представлена, дают следующую картину (см. таблицу № 1). Если мы возьмем весь наш фонд зарплаты (не на каждого железнодорожника, а весь наш фонд) и переведем советские знаки, которые выплачивались до октября 1923 г., в бюджетные рубли, взявши индекс на 1-е число след. месяца, то: в октябре 22 г. фонд равнялся 43,532,345 руб. в советских знаках, курс на 1-е ноября был

11,56 по бюджетному индексу, и, если разделить советские знаки на этот индекс, мы получим общее количество бюджетных рублей—3,765,774. Я оглашу еще цифры октября 1923 г.: в октябре 1923 г. фонд в бюджетных рублях равнялся—9,266,398 рублей. Таким образом, фонд октября 1923 г. в бюджетных рублях увеличился по сравнению с октябрем 1922 г. на 146,1%. (Если принять фонд октября 1922 г. за 100, то в октября 1923 г. будет 246,1). Если сравнивать фонды от августа месяца 1923 г., то увидим, что если фонд августа принять за 100%, то октябрь будет равен 167,1% и ноябрь 198,9%. В червонном исчислении разница получится другая, а именно несколько меньшая. Так, если мы возьмем январь за 100%, то октябрь даст 192,8% и ноябрь 213,4%. Если же взять август за 100, то ноябрь будет 181,6%. В декабре, на который зарплата уже установлена, будет приблизительно 205% по сравнению с августом. На одного рабочего, рост зарплаты следующий: в бюджетных рублях в октябре 1922 г.—5 р. 16 к., не считая местных прибавок, а вместе с таковыми по данным, уже точным, 6 р. 20 к. В ноябре мес. пр. года—5 р. 19 к., вместе с местными прибавками 5 р. 80 к. В декабре 6 р. 33 к. и вместе с местными 6 р. 50 к. В январе этого года. 8 р. 19 к. и с местными прибавками 8 р. 60 к. Если же считать в червонных рублях, то в январе было 10 р. 70 к., а в ноябре 24 р. 76 к. в среднем по фонду.

Вот те данные, которые у нас имеются и которые характеризуют, если считать железнодорожный транспорт в целом, наш расход на зарплату. Конечно, многое зависит от ее распределения, и, в этом отношении, мы знаем были невязки, напр. на Казанской дороге. Со стороны Союза и НКПС были приняты, однако, меры. Но я здесь на этом останавливаться не буду, это будет предметом обсуждения по тарифному вопросу. Вопрос, конечно, в нашей политике зарплаты. Необходимо констатировать, что та программа, которая правительством была поставлена, выполнена полностью. Вместе с тем надо признать, что общий уровень зарплаты недостаточно высок. Но дальнейшее увеличение ее зависит от производительности труда работников. В связи с довольно резким увеличением по сравнению с августом и предыдущими месяцами зарплаты, сейчас уже с некоторых дорог приходят жалобы, (это отмечено и в проекте резолюции по тарифному вопросу), что у них снова появляется изжитая, казалось бы, задолженность по зарплате, а это признак того, что к вопросу темпа дальнейшего увеличения надо подойти очень осторожно и внимательно. Теперь известный период должен быть периодом обращения всего внимания на рост производительности и результатов труда, т.-е. того, что может служить базой для дальнейшего увеличения зарплаты и доведения ее до нормы потребностей рабочего.

ТАБЛИЦА № 1.

Движение фондов заработной платы по железнодорожному транспорту за октябрь 1922 года — ноябрь 1923 года.

МЕСЯЦ	Контингент.	ФОНД ЗАРПЛАТЫ. В совзнаках 1923 г.	Бюджетный индекс на 1-е число след. мес.	В бюджетных рублях.	% отношение. К октябрю 1922 г.	% отношение. К августу 1923 г.	Курс червонца на 1-е число след. мес.	В червон-[redacted] рублях.	% отношение. К январю 1923 г.	% отношение. К августу 1923 г.	На одного железнодорожника. В совзнаках.	На одного железнодорожника. В бюджетных рублях.	На одного железнодорожника. В червонных рублях.	Факт. заработок [illegible] одного ж.-д-ка по данным ЦСК в бюджет. руб. по индексу на 1-е число след. месяца.
1922 г.														
Октябрь . .	729.676	43.532.345	11.56	3.765.774	100,0			—		—	59.65	5.16		6,2
Ноябрь . .	729.750	62.347.440	16.44	3.792.423	100,7	—	—	—	—		85.43	5.19	—	5,8
Декабрь . .	742.961	99.920.224	21.24	4.704.341	124,9		—	—	—	—	134.49	6.33	—	6,5
1923 г.														
Январь . .	710.357	161.199.659	27 70	5.819.482	154,5	—	21,20	7.603.758	100,0	—	226.9	8.19	10.70	8,6
Февраль . .	677.688	203.633.811	31.10	6.547.710	173,9	—	24,0	8.484.742	111,55 [1]	—	300.4	9.65	12.52	9,7
Март	712.420	276.310.564	39.26	7.037.966	186,9	—	30,4	9.089.163	119,5 [2]	—	387.8	9.87	12.76	10,7
Апрель . .	713.061	336.970.302	54.74	6.155.833	163,5	—	45,7	7.373.532	96,9	—	472.5	8.63	10.34	9,9
Май	712.860	501.821.138	79.93	6.278.258	166,7	—	58,0	8.652.089	113,7	—	703.9	8.81	12.14	10,1
Июнь	712.895	696.684.169	117.57	5.925.697	157,4	—	77,5	8.989.473	118,2	—	977.3	8.31	12.61	9,8
Июль	712.895	1.138.012.809	187.83	6.058.738	160,9 [1]	—	115,0	9.895.764	130,1	—	1.596.3	8.50	13.88	9,8
Август . . .	713.098	1.832.059.254	330.28	5.546.988	147,3	100,0	205,0	8.936.874	117,5	100,0	2.569.1	7.78	12.53	9,2
Сентябрь .	712.570	3.817.104.365	648.23	5.888.503	156,4	106,2	410,0	9.310.011	122,4	104,2	5.356.8	8.26	13.06	9,5 [2]
Октябрь .	712.570	10.412.373.650	1.123.67	9.266.398	246,1	167,1 [2]	710,0	14.665.315	192,8	164,0	14.512.4	13.—	20.58	—
Ноябрь . .	655 479	17.920.255.234		11.036.067 [1]	293,1	198,9		16.229.511	213,4	181,6	27.339.1	16.83	24.76	-

ПРИМЕЧАНИЕ. [1]) Ноябрьский фонд в бюджетных рублях исчислен исходя из червонного фонда, умноженного на коэффициент 0,68 (соотношение курса червонного и бюджетного индекса на 22 ноября).

[2]) Данные предварительные.

Я хочу указать на то, какую роль может играть увеличение заработной платы в повышении производительности труда. Вот таблица т. Гуревича, иллюстрирующая рост производительности труда металлистов в связи с ростом зарплаты. Он дает в «Экономической Жизни» следующие цифры движения реальной заработной платы:

	Движение в %% реальной заработной платы.	Движение в %% валовой продукции на 1 рабочего.
Октябрь 1922 г.	100,0	100,0
Ноябрь 1922 г.	123,4	110,8
Декабрь 1922 г.	119,7	124,9
Январь 1923 г.	112,0	143,1
Февраль 1923 г.	119,3	140,1
Март 1923 г.	132,6	145,8
Апрель 1923 г.	126,7	155,4
Май 1923 г.	130,4	172,5
Июнь 1923 г.	140,0	185,6

т.-е. за десять месяцев заработная плата возросла на 40%, а валовая продукция на 1 рабочего на 85,6%.

Для того, чтобы выполнить нашу программу, которую мы должны поставить себе в смысле увеличения в этом году зарплаты, расчитывать на государственную дотацию сейчас не приходится. Разрешение этого вопроса требует большой вдумчивости и согласованности для того, чтобы не расстроить не только наше хозяйство, так как дело в том, что если мы наше материальное снабжение уменьшим ниже определенной меры, то ведь это будет означать не только расстройство материальной основы нашего транспорта, но вместе с тем приведет к закрытию наших металлургических и друг. заводов. Поэтому мы одним концом можем задеть, при неправильном подходе к этому вопросу, если одна часть нашей сметы будет слишком раздута,—не только себя самих, и наше хозяйство, но и другие отрасли народного хозяйства, и тогда быть вынужденными к тому, чтобы нам дали государственную дотацию из налогов и поступлений от крестьянства и промышленности, т.-е. тем самым та смычка, которую мы как будто бы достигли в начале этого года, смычка транспортников-железнодорожников с крестьянами, может быть нарушена.

Мне кажется, что здесь мы должны все свое влияние и внимание в этой области обратить на то, чтобы сознательными действиями всего транспортного пролетариата удержать наш червонец, поднять его ценность даже по сравнению с той, какую он сейчас представляет. Тов. Сокольников и Наркомфин без усилий всего рабочего класса, без усилий всех ве-

домств, которые перешли на товарно-денежное обращение не могут сами стабилизовать своих денег. Их можно стабилизовать только тогда, когда транспорт, который является одним из крупнейших потребителей денег, в дальнейшем будет сознательно вести в области денежного обращения политику на усиление курса червонца. Транспортный пролетариат должен принять самое деятельное участие в борьбе с дороговизной. Когда не было червонцев, и заработная плата была в совзнаках, борьба шла за то, какой индекс назвать, так как все коллективные договоры были определены в бюджетных рублях, и поэтому, на местах и в центре, была борьба за определение индекса. Не за то, чтобы сапоги, спички, сукно, ситец были дешевле, борьба шла за то, чтобы назначить индекс не 200, а 300. В настоящий момент, после перехода зарплаты на червонное исчисление, мы должны всемерно бороться за то, чтобы червонец не падал, а это возможно только путем участия в той общей борьбе, которая сейчас широким фронтом разворачивается, против так называемых «ножниц», т.-е. дороговизны фабрикатов. В этом отношении транспортный пролетариат, состоящий из 900 тысяч работников, если бы он выступил единым, с общегосударственным, фронтом, представляет собою колоссальную силу. Проникая вглубь всей страны, связывая все самые отдаленные места, он мог бы в борьбе с дороговизной при решительном подходе к вопросу сыграть колоссальнейшую роль. Конечно, здесь должен стать в порядок дня вопрос о кооперации. Безусловно, что только хорошая транспортная кооперация, не забюрократизированная, без раздутия штатов и без преувеличенных накладных расходов, может справиться с задачей. Но ведь такая кооперация не берется из воздуха, она вытекает из потребностей, которые ощущает весь пролетариат. Если у нас кооперация плоха, то это есть выражение вашей же воли, вашего нехозяйства, ибо от вашей воли зависит сделать кооперацию сильной. Сейчас необходимо вопрос о кооперации поставить во всей широте и его разрешить.

Я должен указать еще на один момент и, думаю, что на конференции этот момент не должен быть обойден, а именно относительно работы у нас на транспорте Нарпита, который непосредственно связан с бытом рабочих. Нарпит, созданный под председательством т. Халатова, организовал и открыл у нас на транспорте в Москве 5 столовых и по 1 столовой в Петрограде, Харькове, Туле, Калуге, Одессе, с общей пропускной способностью в 16,000 чел. К открытию намечены еще 4—5 столовых, из коих в первую очередь большая столовая, с пропускной способностью в 2,000 чел. на Ростовском ж.-д. узле. в настоящее время комиссия производит обследование и подготовительную работу. Это есть одно из наших крупнейших достижений и надо следить за тем, чтобы эти

достижения в организации столовых были бы действительно закреплены и на будущее.

Разрешите мне дальше перейти к вопросу относительно положения наших финансов. Я приведу некоторые данные за прошлый год наших доходов. В прошлом году выручка всего транспорта в товарных рублях была 307 мил. рублей, а в червонных рублях—384 миллиона, дотация же была 126 мил. тов. руб., т.-е. 157 мил. червонных рублей.

Выручка транспорта (с фактурами центра) и дотации от НКФина в товарных рублях по индексу Госплана на 15 число каждого месяца:

Год и месяц.	Выручка.	%	Дотация.	%
1922 г.				
Октябрь	14.178.905	52,5	12.700.000	47,5
Ноябрь	13.407.952	60	9.150.000	40
Декабрь	17.546.904	70,2	7.500.000	29,8
1923 г.				
Январь	22.249.697	57	16.500.000	43
Февраль	24.941 278	67,4	12.600.000	32,6
Март	33.416.621	71	13.721.106	29
Апрель	31.266.790	68	15.262.678	32
Май	31.583.332	85,3	5.727.878	14,7
Июнь	30.144.381	78,1	8.492.554	21,9
Июль	31.057.938	77,3	9.172.237	22,7
Август	31.143.841	74,9	10.549.295	25,1
Сентябрь	26.544.940	85,3	4.624.358	14,7
Всего	307.482.579	71,1	126.001.106	28,9
В черв. рублях	384.353.224	—	157.501.382	—

Примечание. Составлено на основании сводок по пятидневкам,

т.-е. мы получали дохода, выручки 71,1% всего нашего расхода и дотация государства равнялась 28,9%. Если же мы перейдем к фактической смете железнодорожного транспорта, то мы увидим, что из выручки всего транспорта в 307 мил. товарн. рублей—295 мил. тов. рублей:

Выручка (с фактурами центра) и дотации от НКФина в товарных рублях по индексу Госплана на 15 число каждого месяца в 1922—23 бюджетном году по жел. дорогам:

МЕСЯЦЫ.	Выручка.	%	Дотации.	%
Октябрь 1922 г.	13.482.299	60,3	8.865.095	39,7
Ноябрь	13.271.323	71,4	5.302.603	28,6
Декабрь	17.562.065	76,6	5.338.291	23,4
Январь 1923 г.	21.839.101	61	14.103.955	39
Февраль	23.570.462	72,2	9.067.178	27,8
Март.	31.723.616	80,9	7.488.717	19,1
Апрель.	33.410.877	80,4	8.143.650	19,6
Май	30.430.315	91,1	2.969.743	8,9
Июнь	27.197.224	80,7	6.482.264	19,3
Июль	27.774.244	78,9	7.400.985	21,1
Август.	29.006.864	78,3	8.022.693	21,7
Сентябрь.	26.303.391	90,5	2.754.965	9,5
Итого	295.571.781	77,4	85.940.139	22,6
В черв. рублях	369.464.726	—	107.425.174	—

Примечание. Составлено на основании отчетности жел. дор.

т.-е. почти вся сумма была выручкой железнодорожного транспорта. Дотации же из 126 мил. рублей железнодорожный транспорт вместе с восстановительными работами, новыми паровозами и на эксплоатацию получил 86 мил. рублей. Таким образом дохода из общего количества, он получил только на 12 мил. ниже всей суммы дохода, а дотации получил на 41 мил. ниже всей дотации. Это характеризует то, что железнодорожный транспорт, по сравнению с другими отраслями нашего транспорта, стоит выше. (см. таблицу № 2). Но я должен сказать, что в этом году с июля месяца наш водный транспорт перешел на хоз. расчет и есть все основания предполагать, что с этой задачей наш речной транспорт справится блестяще.

Если мы рассмотрим ту смету, которую мы предполагали на текущий 23—24-й год, то она представляет из себя следующее: (см. табл. № 3) по всему железнодорожному транс-

порту на эксплоатацию мы испрашиваем 570,652,146 черв. рублей против 476 мил. черв. рублей в прошлом году, т.-е. почти на 100 мил. больше, но в эту сумму не включены новые работы, которые требуются на жел. дорогах, на 20 мил. и сумма на оплату новых паровозов и вагонов, которую мы определили в 21 мил. Вопрос об этом еще рассматривается, так как Главметалл требует, чтобы мы сделали заказ на 45 мил. Доход мы расчитываем в будущем году в 570 мил. руб. Таким образом наш доход покрывает расход по эксплоатации. В прошлом году доход был 369 мил., т.-е. мы предполагаем, что почти на 201 мил. получим в этом году дохода больше, чем в прошлом году, и это можно считать вполне возможным, ибо, как вам известно, в начале прошлого оперативного года, в октябре, ноябре, декабре 22 г. и в январе 23 г. тарифы были по сравнению с довоенными очень низкими. Кроме того, размеры движения были 11.000 вагонной погрузки ежедневно, а в этом году мы расчитываем довести ее до 14,000.

Если мы перейдем к рассмотрению нашей железнодорожной сметы по отдельным параграфам расхода, приравняв их к тем же расходам 13 года, то этот расход на пудо-версту—единицу работы, получится следующий: (см. табл. № 4) заработная плата на пудо-версту испрашивается нами вместо 100 руб. в 150 руб., вместе с социальным страхованием. Я эти две рубрики соединил, так как в 13 году не было соц. страхования, и так как соц. страхование относится к улучшению быта рабочих. Зарплата без соц. страхования, будет равняться 136,7% на пудо-версту, по сравнению с 13 г., а вместе с соц. страхованием 150%. На топливо мы испрашиваем 183,3%, на металл 261,8%, а Главметалл желает даже, чтобы мы получили 321,6%, на шпалы—215,3%. Прочие расходы, куда входят также и случайные расходы, поденная и сезонная зарплата и т. д., исчисляются в 156,2%. На новые работы—88,5% на пудо-версту, т.-е. ниже довоенного времени, и на новые паровозы и вагоны—178%.

Если проанализировать смету, то мы увидим, откуда черпать средства, источники для удовлетворения и построения программы по зарплате. За топливо приходится платить по сравнению с 13 г. 183,3%, но мы сжигаем на единицу работы на 40% больше, поэтому борьба с пережогом должна быть основным моментом, чтобы найти источник улучшения быта рабочих. Тоже самое металлы—321%. Ясно, что мы должны поставить вопрос о дороговизне тех предметов, которые мы потребляем. Мы не можем платить втрое дороже довоенного времени, иначе мы должны увеличить тариф, что обозначало бы рост ножниц; не «смычку», а «размычку» с крестьянством. Поэтому мы твердо должны вести борьбу за удешевление металла и топлива, что обозначает за упорядочение этих хозяйств.

ТАБЛИЦА № 2.

Размеры фактической выручки, распределение дотаций от НКФ и НКПС и размеры открытых кредитов и расходов по отдельным родам транспорта за 1922—23 бюджетный год (в товарн. руб. Госплана).

	Дотация НКФ-пна.	% ко всей дотации.	Вся выручка с оплаченными фактурами Центра.	Всего расхода НКПС: дотация + выручка.	% дотации НКФ ко всему расходу (выруч. + дотация).	Открыто кредитов.
1. Центральные и общие местные учреждения НКПС	5.587.014	4,6	—	5.587.014	100	5.627.300
2. Железные дороги:						
а) эксплоатация	64.492.209	51,2	272.026.052	336.518.261	19,1	326.566.273
б) восстановление	21.447.930	17,0	—	21.447.930	100	24.539.027
Итого по жел. д. .	85.940.139	68,2	272.026.052	357.966.191	24,0	351.105.300
3. Реки:						
а) эксплоатация	15.318.611	12,1	9.569.488	24.888.099	61,5	33.796.763
б) путь	9.876.453	7,8	9.447	9.885.900	99,9	14.494.038
Итого по рекам .	25.195.064	19,9	9.578.965	34.773.999	72,4	46.290.801
4. Моря:						
а) суда и оборотн. капитал Госпарох.	1.099.776	0,9	—	1.099.776	100	1.203.656
б) путь	4.820.067	3,8	620.519	5.440.586	88,6	8.119.573
Итого по морям .	5.919.843	4,7	620.519	6.540.362	90,5	9,323.229
5. Местный транспорт	3.358.046	2,6	—	3.358.046	100	3.806.280
Всего . . .	126.000.106	100,0	282.225.536	408.225.642	30,8	416.152.910

ТАБЛИ

Смета НКПС

	1-й ВАРИАНТ. На 1923/24 г. проект НКПС —2.356.840 милл. пух-вер. 89,3% от 1913 г. (по Госплану.			Смета на 22/23 г.
	На 1 милл. пух-вер. в чер.р.	Червон. рубли	% %	Червон. рубли
1. Зарплата	96	226.317.319	37	—
2. Соц. страх.	17	39.605.531	6,4	—
3. Топливо	48,4	114.062.700	18,6	—
4. Металлы	28,8	68.000.000	11,1	—
5. Шпалы	8,4	19.780 000	3,2	—
6. Прочие	43,6	102.886.598	16,9	—
7. Новые работы	8,5	20.000.000	3,3	—
8. Нов. паров. и ваг. и ремонт их на заводах ВСНХ	8,9	21.100.000	3,5	—
Итого	259,5	611.752.148	100	476.889.900

Смета по остальным расходам

Содержание НКПС, ОКП, ОПС	6.467.340	6.983.767
Водопуть	10.399.783	12.345.565
Порты	4.538.349	6.025.084
Шоссе	2 641.735	4 207.558
Нов. работы по реке, портам	2.953.000	—
Субсидии Аму-Дарье	120.000	—
„ за убыт. рейсы	160.000	—
	27.280 227	—
Дотация Дальэксу	2.000.000	—
Оборотный капитал	30.000.000	—
	59.780.227	
Вся смета расходная	671.532.375	541.754.606

[1]) Врачебная помощь, пенсион. пособия.
[2]) Кроме того, по чрезвыч. смете 15.900.965.67 зол. руб.

ЦА № 3.

на 1923/24 год.

2-й ВАРИАНТ. На 1923/24 г. проект НКПС с измен. расх. по § 4 и по § 8 согл. требов. Главметалла.			Фактич. смета жел. дор. 1913 г. 5.994.783 милл. пухо-верст коэфф. 1,25.			
На 1 милл. пух-вер. в чер. р.	Червон. рубли	% %	Довоен. рубли	На 1 милл. пух-вер. Мил. ч. р.	На 1 милл. пух-вер. в чер. р.	% %
96	226.317.319	34,8	336.741.307	420.9	70,2	44,08
17	39.605.531	6	24.699.802	30,8	5,2	3,23
48,4	114.062.700	17,5	126.644.389	158,3	26,4	16,57
35,4	83.421.884	12,8	52.830.138	66	11	6,92
8,4	19.780.000	3	18.806.670	23,5	3,9	2,46
43,6	102.886.598	15,9	134.161.974	167,7	27,9	17,56
8,5	20.000.000	3,1	45.904.204 [2])	57,4	9,6	6,01
18,8	44.412 500	6,9	24.191.127	30.2	5	3.17
276,1	650.486.032	100	763.979.611	95,48	159.2	100

...м видам транспорта.

59.780.227
710.266.259

Главмет. треб. 83.421.884 — 127.831.384, т. е. 133% от 13 г., т. е. на 31,6 мил. 44.412.500 — руб. больше, чем израсходовано в 13 г.

Мы предлагаем 89,1 милл. т. е. 92,6% от 13 г.
В 13 г. израсходовано всего 96,2 мил. черв. руб.

ТАБЛИЦА № 4.

расход на 1 милл. пудо-верст в черв. рубл. 1923/24 гг. и в 1913 г.

	По проекту сметы НКПС на 23/24 г. (черв. руб.)		% % от 13 года.		Дополн. требов. чер. р. Главмет. к заявке НКПС.	% % к 13 г.	1913 год черв. рубл.		% %
Зарплата . . . 96	=113	136,7	150%		—	—	70,2	=75,4	100
Соц. страх. . . 17		327					5,2		
Топливо	48,4		183,3		—	—	26,4		100
Металл.	28,8		261,8		35,4	321,8%	11		100
Шпалы.	8,4		215,3		—	—	3,9		100
Прочие.	43,6		156,2		—	—	27,9		100
Нов. раб.	8,5		88,5		—	—	9,6		100
Нов. пар. и ваг. и пр.	8,9		178,0		18,8	376%	5		100
Итого .	259,5		163%		276	173,3%	159,2		100

Главметалл требует расхода металла и новых паровозов на 1 милл. пудо-верст 54,2 черв. руб., т.-е. 338,8% от 1913 г. (16 черв. руб.).

Какова должна была бы быть жел. дорожн. смета на 1923/24 г., если бы взять %-ное отношение 1913 г., исходя из предпол. фонда зарплаты и соцпальн. страхования вместе по программе НКПС.

		% %
1 и 2. Зарплата и соц. страх.	265.922.850	47,31
3. Топливо	93.137.637	16,57
4. Металлы.	38.896.346	6,92
5. Шпалы.	13.827.314	2,46
6. Прочие	98.702.288	17,56
7. Новые работы	33.781.364	6,01
8. Новые паров. и пр..	17.818.124	3,17
ИТОГО . .	562.085.923	100

Вот данные, которые характеризуют нашу смету в этом году. Смета предположительная. Она еще рассматривается в Госплане и Наркомфине и за нее не мало придется воевать. На первые месяцы октябрь и ноябрь нам дали следующую дотацию на весь НКПС: в октябре дали нам 8,500,000 черв. руб., в ноябре 6,000,000, при чем нам пришлось расходовать:

	Октябрь 1923 г.	Ноябрь 1923 г.
1. Новые работы	2.200.000 черв. руб.	1.800.000 черв. руб.
2. Содержание НКПС, ОПС и ОКП	541.000 „ „	496.000 „ „
3. Волоцуги	1.423.000 „ „	1.33.5000 „ „
4. Порты	386.000 „ „	451.000 „ „
5. Шоссе	190.000 „ „	168.000 „ „
6. Новые паровозы и вагоны	1.900.000 „ „	3.968.000 „ „
7. Авансы и об. средства	7.300.000 „ „	2.000.000 „ „
Всего	13940000 „ „	10218000 „ „

т.-е. не на эксплоатацию железных дорог мы должны были издержать в октябре 13.940.000, а дотация равнялась 8.500.000 руб. всего. В ноябре все эти расходы не на эксплоатацию составляли 10.218.000, а мы получили дотации 6.000.000, т.-е. должны были из выручки от эксплоатации железных дорог найти средства для оборотного капитала и на платежи по новым паровозам, которые непосредственно в эксплоатации не нужны.

По какому пути мы должны пойти? Была речь, что мы являемся одним из элементов увеличения расхождения ножниц, что тарифы наши слишком высоки. Я сейчас продемонстрирую график (см. график № 3), который докажет, что это неверно. Но спрашивается, должны ли мы их повысить, и тут нужно с полной категоричностью ответить—нет. Сейчас все зло нашей хоз. жизни в дороговизне и, хотя наши тарифы не высоки, нам необходимо принять участие, в общей борьбе по снижению цен и поэтому никоим образом не повышать тарифов. Нужно продолжать борьбу с нашей бесхозяйственностью, что даст нам возможность принять на себя роль борца за улучшение всего народного хозяйства.

Для того, чтобы мы могли удержаться на бездефицитном уровне, необходимо будет в области финансового хозяйства поставить себе на ближайшее время главной целью накопить оборотные средства. Это накопление оборотных средств должно произойти во чтобы то ни стало. Если их у нас не будет, то в какое состояние мы приведем Мурманскую, Сибирскую, Ташкентскую и другие дороги, которые

нуждаются в поддержке от нас. Необходимо твердое сознание всех транспортных работников, что жел.-дор. транспорт—это единый организм. Если он расчленен на отдельные части, то это делается для технического удобства, но руководители и работники в своем сознании должны понимать, что он представляет собой единое целое. Поэтому нам в борьбе с бездефицитностью необходимо проводить жестким образом финансовую дисциплину, но вместе с тем нужно, чтобы каждая дорога понимала и помнила, что, если она расходует средства, которые могла бы не расходовать, то этим самым отнимает средства у других дорог.

Третьего дня я должен был подписать приказ с выговором УЦД Октябрьской и УЦД Юго-Западных ж. д. за то, что они не выполняют тех требований о передаче денег, которые мы ставим. Мы требуем деньги не потому, что мы желаем воспользоваться их работой, но потому, что мы поставлены здесь для того, чтобы единство нашего транспорта держать в руках и развивать его.

Я вас прошу, товарищи, помочь нам в том, чтобы кредитная дисциплина была проводима, а вы должны от нас потребовать, чтобы мы давали вам отчеты не только на собраниях, но и письменные доклады, отчеты регулярные, куда и как мы расходуем деньги. Можно тут сказать, что мы за последние месяцы приняли все меры для того, чтобы в Центре расходы, которые велись бескредитно, сократить до максимальных размеров.

Я обращаюсь к вам с призывом на этот вопрос обратить сугубое внимание и следить за тем, чтобы места выполняли кредитную дисциплину.

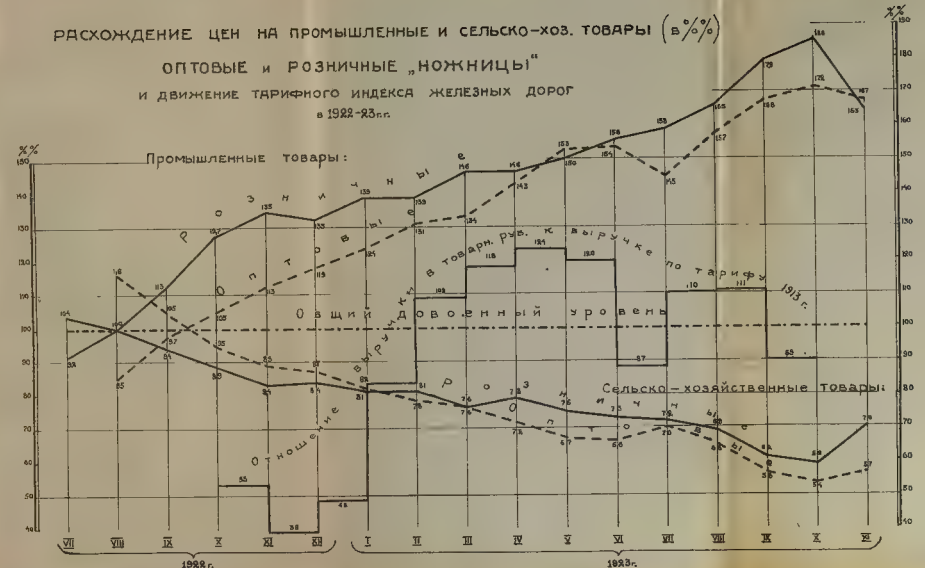
Все наше будущее в удешевлении перевозок и в уменьшении себестоимости нашей работы, в поднятии уровня нашей жизни и жизни всего народа, в увеличении грузооборота. И, конечно, выполнение всех тех требований, которые страна к нам предъявляет. Этим мы победим.

Если пойдем по этому пути, мы победим так, как побеждали и преодолевали все препятствия до сих пор.

Главнейшую задачу, которая имеет обще-политическое значение, материальное,—по смычке с крестьянством—мы выполнили. Борьба с голодом была доведена до благополучного конца.

За границей говорили, что нельзя помогать русским голодающим крестьянам, ибо эта помощь ни к чему, так как мы не сможем перевести хлеб. Мы до последнего пуда перевезли хлеб и Ара должна была свидетельствовать, что транспорт справился со всей задачей и спас жизнь миллионам голодающих крестьян. Это создало такой фундамент, который сплачивает сильным цементом рабочих и крестьян.

ГРАФИК №3


РАСХОЖДЕНИЕ ЦЕН НА ПРОМЫШЛЕННЫЕ И СЕЛЬСКО-ХОЗ. ТОВАРЫ (в %%)
ОПТОВЫЕ и РОЗНИЧНЫЕ „НОЖНИЦЫ"
и ДВИЖЕНИЕ ТАРИФНОГО ИНДЕКСА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
в 1922-23 гг.
Промышленные товары:
Розничные
Оптовые
Общий довоенный уровень
Сельско-хозяйственные товары:
Оптовые
Розничные
Отношение выручки в товарн. руб. к выручке по тарифу 1913 г.
VII VIII IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI
1922 г.
1923 г.

Я в заключение должен передать здесь от Председат. Центр. Комит. помощи голодающим т. Калинина то, что он наградил нас вот этой грамотой, оценивающей услуги транспорта по борьбе с голодом. На этом я кончаю.

Прения по докладу тов. Дзержинского.

Онуфриев. Я остановлюсь на тех дефектах, которых много на транспорте. Для того, чтобы бездефицитно и хозяйственно построить работу, нужно на местах и в центре выполнять свои обязанности. Без этого невозможна хозяйственная постановка самой работы.

Нам говорят: образуйте оборотный капитал. Но фактически приходится 9% из основного капитала расходовать на заготовку материала и не может быть речи об образовании оборотного капитала из местных средств без перерасчетов с дорогами. Дотации от НКПС мы получаем с опозданием на полтора месяца, кроме того, деньги эти переводят из Москвы по курсу дня в совзнаках, и пока они приходят на места, мы имеем потерю на разнице. Как покрыть эту разницу? В ноябре мы имеем потерю в 8.204 червонных рубля на дотации из центра, потому что здесь бюрократический подход к вопросу. Как будто не знают, что если перевести в совзнаках, то будет другое количество рублей. Конечно, такого рода отпуски по смете не дают дорогам возможности работать.

Ассигнование средств на каждый месяц не дает возможности правильно поставить хозяйственную работу. Нужны по крайней мере 3-месячные квартальные ассигнования.

Затем об учете материалов по службе Пути. Сейчас они не учитываются, а это важно и в борьбе за экономное расходование материалов и за выполнение производственных программ.

Вообще все данные, которые мы имеем, дают цифровой эффект, но в смысле качества они дают отрицательный результат.

Абрамов. На нашей фин. политике тов. Дзержинский мало останавливался и нам нужно будет об этом поговорить. Что касается перевыручки, то это — штука хорошая, но понятие о перевыручке на дорогах различное. Некоторые дороги стараются перевыручку использовать в своих собственных интересах, а другие отдают НКПС, а между тем эта перевыручка получается в результате работы не самой дороги, а других дорог.

Теперь, каким образом снабжает дорогу НКПС материалами. НКПС удержал с нашей дороги 1 мил. слишком, а между тем материалов выдал на 572 тыс. Это, конечно, ненормальное явление.

Я перехожу к вопросу о том, как НКПС выполняет генеральный колдоговор, как он выполняет те обязательства, которые им подписаны. Здесь также масса недопустимого, на что нужно обратить внимание. В частности можно указать на выдачу спецодежды. Поскольку подписаны условия относительно выдачи спецодежды, они должны быть выполнены, но когда составляется смета, то ФКК вычеркивает необходимые средства, нужные для закупки спецодежды.

Маслов. Товарищи, конечно, здесь придется с удовлетворением констатировать, что за этот год работа транспорта значительно подвинулась вперед и улучшение можно отметить безусловно во всех видах работы транспорта, но все-таки имеются недочеты, о которых нужно поговорить.

Тов. Дзержинский не сказал, каким образом думают дальше давать расходные расписания на каждый месяц отдельно, или эти расходные расписания будут не меньше 3-месячного срока, т.-е. квартальные.

На счет основного капитала тов. Дзержинский сказал, что мы имеем за этот год не разбазаривание основного капитала, а некоторое сбережение. Имеется опасность, что это сбережение сейчас идет непропорционально сбережению другого капитала —живой рабочей силы, и если мы проследим этот год, то в некоторой части палка, безусловно, перегнута в сторону сохранения и увеличения недвижимого капитала за счет живой силы. Если взять пропорционально, сколько в начале и конце года расходовалось на рабсилу, то пропорция выйдет противоположная. Зарплата поднялась после того, как нажимы с мест были очень большими в последние м-цы, а эта возможность была раньше за счет понижения амортизации основного капитала.

Если мы возьмем борьбу с бесхозяйственностью, то тут нужна ясность, чтобы места имели стимул к ликвидации бесхозяйственности. Сейчас такой ясности нет, а ее необходимо внести и в распоряжения ЦК и тов. Дзержинского.

Теперь о сокращении штатов. Вопрос с Крымотделом. Это болячка совершенно не нужная. Она вызывалась условиями времени, но когда мы собираемся экономить каждую копейку, то Крымотдел нужно ликвидировать.

В вопрос о топливе тоже необходимо внести ясность.

Необходимо отметить еще вопрос о золотом займе. Здесь царит безбожное отношение. Присылается распоряжение о распространении 5-рублевых облигаций, деньги удерживаются у служащих, а облигации на места, не присылаются. Приходится несколько раз об этом напоминать и по этому поводу хлопотать. Бюрократизм больной.

Михайленко. Товарищи, конечно, никто не будет отрицать того факта, что по сравнению с 1918—19—20 г.г. работа наших жел. дорог поднята на большую высоту. До

сего времени наши хоз. органы все напирали на вопрос о поднятии производительности, и мне кажется, что мы ж. д. до известной степени эту работу выполнили, а теперь хоз. организациям необходимо будет подумать по вопросу о здоровье, урегулировании быта, улучшении условий работы транспортников и т. д. В этом отношении наши хоз. организации принимают ничтожные еще меры.

В вопросе о сокращении штатов самое интересное заключается в том, что из экономии приходится сокращать штаты, а в виду того, что приходится давать много различных сведений, эти сведения создают в свою очередь излишние штаты и особенно конторский персонал. Вот обыкновенный перечень статистических разных сведений одной конторы участка службы Связи. Их дается 450 в год. Такое большое количество сведений превратило не только конторщиков в писчую душу, но и начальник станции, который раньше встречал и провожал поезда, теперь сидит и ворчит за сведениями. Таким образом, чтобы сократить штаты, необходимо первым долгом сократить отчетность.

Теперь скажу относительно кольчугинской новостройки, которая строится с 16 года и в настоящее время не может никак достроиться в виду того, что с каждым годом на достройку требуются все большие и большие средства, а их не отпускают. В этом году отпущено 450 тыс. золотых рублей, но новостройка все таки не будет закончена. Там собрана целая плеяда спецев, которые устроили себе огороды, пасеки, живут припеваючи, транжирят советскую копейку, а дела не делают. Сначала строили для пропуска 12 пар поездов, расширяли пути, а когда спросили, почему не пропускаете, говорят мост поломан и необходимо послать рабочих, чтобы они поддержали его, так как он разъезжается в разные стороны. Заготовляют сотни кубов льда, а тратят несколько десятков. Это нужно прекратить.

Бандура. Из доклада тов. Дзержинского видно, что на транспорте сделаны большие достижения в области приведения в порядок и развития техники в работе. Но есть еще недостатки в финансовой системе, которая должна быть приведена к строгой четкости и дисциплине. На Сев.-Кавказск. ж. д. на октябрь исчислен был доход в 3.682.000 р., фактически он был в 2.954.000. В ноябре предположено — 3.400.000, фактически же было 3.160.000. Требовали перевыручку прислать в центр, но по тем сметам, которые были утверждены, едва — едва хватало только, чтобы вести свою эксплоатационную работу. Однако с этим не считаются. Одно дело предполагать, а другое практически проводить в жизнь. Те пробеги, которые были назначены могли бы быть с успехом выполнены, и не виновата дорога, что не было груза. Мы вынуждены были перевозить вместо 100% — 50%.

Второй вопрос—борьба с бесхозяйственностью. Наличие вагонного парка НКПС определенно в 28 тыс. единиц, между тем как по расчету нашего правления требуется 23 тыс., а оттуда сообщают: нет, мы определили и поэтому примите 28 тыс. Раз у нас 28 тыс., то по этому заданию мы должны будем вести и ремонтную программу. Раз вести ремонтную программу, необходимы лишние средства, а их не дают.

Со шпалами, товарищи, всем хорошо известно, в этом году мы мучались. Решено было заготовить шпалы с осени. Расчетами предусматривалось 1.200.000 шпал на год. Программа была составлена на 376.000 руб. на октябрь и ноябрь м-цы, а нам дают 163 тыс. рублей на ее выполнение. Нужно сокращать программу работ. Но как сокращать. Приходится распускать рабочих-крестьян, которые работали по вывозке леса, но это угрожает шпалозаготовительным работам в смысле заготовки на 1924 год.

Куренков. Если мы остановимся на выполнении самим НКПС кредитной дисциплины, то увидим, что обстоятельства, отмеченные т. Дзержинским, основаны большей частью на том, что причитавшееся рабочим НКПС им не было дано. Так, например, Ташкентской дороге с сентября прошлого года до ноября этого года недодано $1^1/_2$ миллиона зол. руб. Мы имеем задолженность рабочим: топлива—4 тыс. куб. саж., мыла — 683 пуда, спецодежды на 367.000 руб. Это говорит за то, что если проводить жесткую финансовую дисциплину, то ее нужно начинать сверху, чтобы распоряжения были обеспечены средствами, иначе все разговоры о твердой финансовой дисциплине останутся пустыми. НКПС идет по линии наименьшего сопротивления: больше всего экономии падает на ограничение льгот и возможностей, которыми обладал транспортник. Сокращена выплата выходного пособия, целый ряд пунктов генерального договора уничтожен. Тов. Дзержинский говорит, что в сентябре мы имеем увеличение заработной платы на 57%, но в червонном исчислении она повысилась только на 53%, так что эта цифра тов. Дзержинского вызывает сомнение.

Теперь об экономии.

Благодаря тому, что у нас нерегулярное снабжение средствами, мы не имеем возможности делать запас топлива и вынуждены питаться сырым топливом или парафинистой нефтью. Расходов у нас больше, чем в 1913 году, хотя о Ташкентской дороге можно сказать, что она достигла результатов 1913 г.

Теперь я хочу остановиться на предстоящей борьбе со снегом. Когда нужно было заказывать щиты, надо было внести 32 миллиона аванса, но денег нет. Когда в смету ввели эту сумму на щиты, то оказалось, что НКПС ее вы-

бросил. Щиты все же нужны были и нам пришлось благодаря несвоевременному заказу платить гораздо дороже. То же получилось и со шиналами.

Амосов. Товарищи, каждый год нам приходится вместе с НКПС отмечать те достижения, которые советский транспорт делает за прошедший отчетный период. Нужно сказать, что одной из причин этих достижений является то обстоятельство, что, установив с НКПС основные линии поведения по работам, которые нужно проводить на транспорте, союз мобилизует мнение своих членов и путем такой мобилизации мнения вместе с нашими добросовестными беспартийными и партийными хозяйственниками, влияет из года в год на улучшение хозяйственного положения на транспорте. Тов. Дзержинский поэтому не совсем прав, когда говорит, что союз мало принимает участия в производственной жизни транспорта. Если мы спросим, как, кем и при чьей активнейшей поддержке проводится борьба, например, с бесхозяйственностью на транспорте, то увидим, что во многих местах в первую голову в этой борьбе принимает участие союз. Он вынужден это делать и он будет это делать, ибо транспорт не есть какое-либо конфектное предприятие, какое-нибудь сосисочное заведение, а есть основная отрасль народного хозяйства страны и здесь союз играет огромную роль.

Каждый год мы также отмечаем и наши недостатки и вместе с НКПС намечаем меры к устранению их. Устранение недостатков, как общее правило, наиболее успешно происходит тогда, когда в практической работе союза и хозорганов отношения между ними нормальные. Я не хочу сказать этим, что в данное время наши отношения ненормальны. Но за последнее время в них выявились некоторые странные тенденции со стороны хозяйственников, которые при дальнейшем углублении грозят неправильными последствиями. Например, в вопросе о постановке борьбы с бесхозяйственностью. Имеется комиссия под председательством тов. Грунина, которая в этом отношении ведет серьезную работу и в будущем может дать крупные результаты. Но эта комиссия всю экономию учитывает в центре, не компенсируя ничем дороги за улучшенное хозяйство. Вследствие этого работа комиссии может оказаться на холостом шкиву. Союз на всех собраниях, начиная от низа и до верха, ставил вопрос о борьбе с бесхозяйственностью. Если мы возьмем отчет по союзной линии, то увидим, что это проходит красной нитью, начиная от крупных учкомов и кончая ЦК.

Необходимо здесь поставить вопрос о том, что определенный процент от экономии по борьбе с бесхозяйственностью, которая будет проводиться на местах силами рабочих, хозяйственников и администрации, оставался на местах,

чтобы все они чувствовали, что на улучшение ведения хозяйства на дороге они компенсируются и это дает какие-то преимущества перед худшими дорогами. Я этим самым говорю не против изъятия средств, причитающихся НКПС, которые от доходных дорог перебрасываются на дефицитные, а говорю только о том, что необходимо подвести определенный фундамент под локальный договор.

Мы вместе с тов. Дзержинским неоднократно принимали резолюции, одобряющие заключение локальных договоров, считая их необходимыми, а на практике, особенно в последнее время, по поводам, которые не совсем являются законными, против локальных договоров объявлен поход. На этот вопрос во всей коллегии НКПС до сих пор не может установиться ясный взгляд.

Дальше я укажу на тенденцию, которая тоже беспокоит меня. В вопросах зарплаты мы не можем в последнее время дотолковаться до точки. В этом вопросе, мне кажется имеются две стороны: первая—это, по-моему, бюрократическое чиновничье отношение местных хозорганов к предложениям союза, а вторая какое-то искусственное создание разногласий между хоз и союзорганами. В вопросе о зарплате союз взят под подозрение, что он преуменьшает реальное движение зарплаты. Однако, до этой конференции и еще до тарифного совещания нами был послан в ЦБН протокол с цифрами о зарплате, какие мы у себя прорабатывали,—с просьбой эти же цифры проработать в ЦБН и затем согласовать, чтобы не было разногласий на конференции. Но вместо этого мы только здесь слышим эти цифры и вот они каковы. Тов. Дзержинский считает с 1-го августа по декабрь 105% реальной прибавки. Мы считаем значительно меньше. Дзержинский говорит, что полностью программа повышения на 50% выполнена при 105% (в таком случае они выполнены в два раза). Но оказывается при более точном подсчете, как бы мы не дотянули до пресловутых 50%. Цифры Дзержинского считаются на 1 число следующего месяца—мы считаем на 15 число. Таким образом получается, что если мы подойдем к цифрам даже с большим припуском, по данным ЦБН, мы будем иметь только 53% реального увеличения по фондам и по фондовой средней ставке. Но не забывайте, как говорил тов. Перебейнос, что „оно-то", может, тут у вас и движется как-то. Но, когда на руки получить, „оно-то" и не совсем уже так движется.

Поэтому, когда мы говорим о реальном повышении зарплаты, мы должны говорить рабочему, „как оно движется". Иначе его мало интересуют теоретические расчеты, а интересует, что он получит на руки и что съумеет купить за это, сравнительно с тем, что он получил раньше.

Неоднократно на общих собраниях рабочие ставили этот вопрос: мы знаем, что вы много работаете, что республика бедна, но не сыпьте из рукавов во все стороны цифры, которые заколачивают мозги. Поставьте вопрос так, чтобы нам было ясно, что в действительности мы имеем. Вопрос нужно ставить так, как он отражается в реальной жизни. А если прибавить неправильное распределение на дорогах и частью ошибки центра, то тогда мы таких цифр не назовем. Поэтому, в дальнейшем мы должны будем эти данные проверить и так их сосчитать, чтобы у нас не было разногласий. Это предложение мы проведем после нашей конференции.

Часто, когда считают и преувеличивают реальное движение зарплаты, я спрашиваю, какая оценка этому дается. Если на единицу изделия по сравнению с зарплатой, то-есть сделал ли рабочий на 50 р., а получил 60 р. или сделал на 40 р., а получил 30 р. Такой оценки у нас нет. И все-таки несмотря на отсутствие ее, у нас пытаются заявить, что производительность почти не догоняет зарплату рабочего. А факты Цинеевского из ЦБН, говорят, что при теперешней зарплате, составляющей от довоенной почти 40%, мы имеем производительность 80% от 1913 года по паровозным бригадам, 60—70% по Тяге.

Тов. Струмилин в отношении влияния зарплаты на себестоимость продукции говорит то же, но тов. Дзержинский в одной из своих книг говорит, что нужно на нормальное влияние зарплаты, на себестоимость продукции на транспорте бросить некоторую тень. Можно наводить тень на ясный день по всякому поводу, но, благодаря увеличению зарплаты, у нас с 34 коп. кражи на железных дорогах понизились до 7 коп. Поэтому, если мы неправильно будем относиться к этому вопросу, то тяговое хозяйство пойдет в сторону „тяги через забор“, как это имело место раньше. Здесь нам нужно поставить дело „на ять“. Мы здесь не классовые противоречия выявляем, а союзные и хозяйственные, и нужно взять такой метод, так считать, чтобы рабочий понимал, как мы считаем, и верил, что сосчитанное нами есть правда.

Осламов. Если рассмотреть работу НКПС, то надо отметить, что действительно есть улучшение. Это видно и на местах, потому что там, где были кладбища, сейчас их почти уже нет.

Но все-таки надо отметить некоторое недоверие со стороны хозорганов к профессиональным органам.

Надо было бы совершенно отдельно поставить расходы на зарплату, эксплоатационные расходы и т. д. Можно было бы каждый месяц проверять и знать, есть ли доходность дороги и можно ли требовать от дороги того или другого,

по таких сведений нам не представляют. Это есть то недоверие, которое было отмечено на партийных и профессиональных съездах.

Дальше скажу относительно спец и прозодежды. Неоднократно отсюда давались распоряжения и нами составлялась мета на спецодежду, но когда наша сметная комиссия приехала сюда, то Наркомфин заявил, что средства не могут быть отпущены.

Теперь относительно дефицитности дорог. Действительно почти ни одной дороги нет бездефицитной, а дефицит происходит потому, что у нас много льготных тарифов. Мы подсчитали, что если бы мы за все льготы брали деньги, то не было бы дефицита, а когда мы возим почти бесплатно, получается дефицит. На эту сторону Наркомпуть должен обратить внимание.

Дальше перейду к вопросу о рабфаковцах, которые поставлены в тяжелое материальное положение. Я думаю, что для рабфаковцев можно ссудить некоторую сумму, конечно, не из эксплоатационных сумм, а из других расходов и дать им возможность дополнить свое образование; то же самое надо сказать относительно брони подростков, которые в дальнейшем могут заменить наших рабочих.

Несколько слов о сокращении штатов. Я думаю, что сокращать нужно не рабочих, а аппарат управления и правления, которые с каждым днем увеличиваются.

Романов. Когда делал доклад тов. Дзержинский, то нам, профработникам обидно было слышать, что как-будто мы мало уделяем внимания транспорту. Это не совсем верно. В основные моменты борьбы кто принимал участие? Мы. На новую борьбу с бесхозяйственностью кто выдвинул лучшие силы? Союз.

Поэтому обвинения, брошенные т. Дзержинским, неправильны.

Теперь надо сказать о тех операциях которые проделываются у нас в Сибири. Сначала сделали три дороги: Забайкальскую, Томскую и Омскую. С этими тремя дорогами в 21 году произвели новую операцию, разрезали их на 8 частей и вскоре после этого проделывают новую операцию, разрезая на 4 части. Сейчас опять переходим на три дороги. Когда сокращают штаты, то увольняют рабочих, а Сибопс имеет 2.000 штата. Такая операция для нашего союза в целом дорого обходится. Когда посмотрим, чем занимается Сибопс, то увидим, что он получает бюллетени НКПС из Москвы, в Омске их просматривает, сортирует, составляет из них свои новые бюллетени и рассылает их по местам.

Такая механика не нужна. У нас нет такого сильного экономического возрождения, чтобы иметь крупный экономический центр. Сейчас в наличии Сибопс'а, мы видим тормаз, бесхозяйственность. Эту ненормальность надо уничтожить.

Заключительное слово тов. Дзержинского.

Прежде всего я должен оговориться и сказать тов. Романову и другим, которые меня может быть плохо поняли— относительно роли органов Союза. Я оцениваю роль Союза в восстановлении транспорта, как весьма значительную и серьезную. Но я говорил о том, что сейчас взята определенная линия. Ведь до сих пор была такая линия: иди ты по своей дорожке, а я пойду по своей, итти каждому по своей дорожке. Сейчас и ВЦСПС и ЦК Союза детально разрабатывают линию участия Союза в производстве. С этой точки зрения я и говорю, не имея в виду не дооценить роль Союза в возрождении транспорта, ибо основой нашего возрождения является сознательное и организованное участие рабочих транспорта.

Я в своем заключительном слово хочу прежде всего ответить тов. Амосову. Он говорит, что оглашенные мною цифры заработной платы неправильны. Я не знаю, так ли это. Мне кажется, что они правильны, ибо мы публиковали из месяца в месяц те фонды, которые мы дорогам давали. Насколько мне известно, фонд заработной платы был выплачен рабочим полностью а, благодаря местным договорам, еще увеличивался на местах.

Вопрос относительно преувеличения я считаю вопросом колосальной важности. Какое тут может быть преувеличение, если я говорю, что средняя заработная плата по тем ставкам, которые мы даем— 24 рубля 76 коп. Разве это преувеличенная заработная плата, на которую можно развернуться. Зачем же еще преувеличивать. Надо туман в этой области рассеять, надо цифры подсчитать до конца и без преувеличения цифры. Тут есть два вопроса: во-первых, какой фонд мы отпускаем рабочим на места и какой фонд они получают в действительности. Дело Союза, чтобы ассигнованный фонд был фактически получен рабочими. И, когда здесь говорят: теория теорией, а практика практикой, я протестую против этого самым решительным образом. Наш фонд не должен быть теорией. Это есть средства нашего государства, которые рабочий класс должен получить полностью. А если это действительно только теория, то вы на местах должны поднять бучу, и тов. Амосов должен бороться беспощадным образом с этим, а не говорить с трибуны, что деньги, отпускаемые государством, были теорией.

Затем тут многие говоря об НКПС, как будто бы противопоставляли свою дорогу нам, НКПС. Мне кажется, что это неверно. Когда т.т. говорили о кредитной дисциплине, что отпускали кредиты такие-то, а денег не додали, что мы требуем от дорог деньги, они не могут их уплатить— то это не так. Беспорядка в области финансовой много, но в чем основа? С какой точки зрения надо подходить? Я спрашиваю товарищей: что наш железнодорожный транспорт есть единый организм или нет? Деньги, которые мы отпускаем или не отпускаем—это наши деньги? Какие это средства? Надо к этому вопросу подходить с точки зрения транспорта, как единого целого. А если товарищ Осламов указывает на недочеты на своей дороге, то он лучше подумал бы о положении Сибирской дороги. Какие заработки, тов. Лежава, у вас на Кавказской дороге? По нашим измерителям тов. Лежава и Осламов должны были влиять на то, чтобы Закавказская дорога платила деньги НКПС, а вы не посылаете денег. Жаль, что вы, Закавказская дорога, к транспорту в СССР, который единый, подходите с вашей, дорожной, точки зрения. Это неправильно. Точно также я спрошу вас, правильно ли было бы, если бы отдельные Управления или отдельные участки требовали бы: дай мне мою кассу, с точки зрения данного участка данного отделения? Это было бы неправильно. Мы строим единый транспорт, единый Союз Советских Социалистических Республик и транспортный пролетариат в целом является борцом за этот транспорт. Перед рабочим государством сейчас, в 23—24 году, встала проблема о том, что оно не может дать нам ни одной копейки. Я вам демонстрировал эти ножницы. Что они обозначают? Они обозначают, то, что они могут перерезать Советское Государство, ибо создалось известное несоответствие между теми расходами, которые несет государство и тем, что крестьянин и рабочий может выдержать на себе. Ведь это наше рабочее государство, мы должны им управлять и мы должны свести концы с концами.

Не забывайте, товарищи, что с Запада на нас идет туча и что она нависла не только над нашим рабочим классом, но и над всем международным пролетариатом. Мы не должны забывать, что от нашей исправности, от того, сведем ли мы концы с концами, найдем ли мы достаточно средств, чтобы оборону страны поставить на надлежащие ноги, от этого зависит не только судьба объединенных национальных Республик, но и судьба всего международного пролетариата. В 1918—1919 г.г. мы жили на четвертушке хлеба, и точно также вопрос стоит сейчас. Конечно, сейчас дело идет не о четвертушке хлеба, а речь идет о том, чтобы согласовать зарплату, которая является одним из основных элементов, со всеми остальными. Мы должны во что бы то ни стало

зарплату довести до того уровня, чтобы можно было жить и работать и все свое время отдавать той работе, на которую мы поставлены, но стоит и вопрос о согласовании. Мы слышали, как товарищ с Западной дороги говорил, что на материальное снабжение осталось только 9% всей сметы и дорога не может свести концы с концами.

У нас имеется целый ряд вопросов на транспорте, которые приходится разрешать и те моменты, от которых зависит разрешение их нами еще не обнаружены целиком, и обнаруживаются только в процессе развития. Жизнь наша не установилась на одном уровне, она все время изменяется и отсюда происходят все неправильности и шероховатости. И вот одним из моментов, без разрешения которого мы сейчас не в состоянии будем справиться с теми задачами, которые стоят перед нами, является расчет дороги с дорогой. Тут один товарищ очень убедительно и правильно указывал на то, что у нас есть дороги, которые фактически не дефицитны, но числятся дефицитными. Почему это так? Потому, что мы живем на основе расписания, по выручке. А почему мы живем не по доходу? Вы знаете, что если у меня нет в кармане денег, чтобы купить одежду, то я должен ходить с заплатами. Я бы мог ее купить в том случае, еслибы я прибегнул к ростовщику. Для нашей России таким ростовщиком являются капиталисты Зап. Европы, которые говорят: „Мы вам окажем поддержку, но только в том случае, если вы откажетесь от принципов Сов. власти". Поэтому нам приходится некоторое время ограничиваться для того, чтобы накопить оборотные средства. Как может происходить расчет дороги с дорогой? Мы должны по нашим подсчетам положить 9 миллионов в банк, чтобы они могли служить тем капиталом, на основе которого можно производить расчет. Но эти 9 миллионов нужно иметь. До тех пор, пока мы этих оборотных средств не получим, мы не сможем производить расчетов.

Товарищи тут жалуются, что мы не покрываем кредитов, но как мы можем их покрыть, если Закавказская дорога хочет жить не по уровню СССР, а по своим потребностям? Откуда же мы возьмем деньги? Если мы теперь твердо подтвердим, что должны перейти на бездефицитность нашей эксплоатации, опираясь на наш труд, то это будет величайшим импульсом для того, чтобы отдельные дороги не производили тех расходов, без которых можно сегодня обойтись. Тов. Бандура жаловался, что ему дают летом деньги на заготовки, которые он должен сделать осенью. Но откуда я могу вам дать деньги осенью, когда их нет? Вы говорите, что это неправильно. Но вы должны нам сами давать деньги, иначе мы не можем посылать денег на Сибирскую дорогу. Нельзя так ставить вопрос, что мы должны

были дать и не дали. Ведь у меня денег нет. Если бы тов. Бандура доказал, что у меня были деньги и я их спрятал, то я был бы преступником и меня надо было бы прогнать. Вы так вопрос не ставите. Вы говорите о недочетах, их, правда, колоссальное количество. В царское время рабочий в среднем получал 34 руб., в переводе на червонные рубли, это составит 42 рубля. Сейчас он получает 24, т.-е. немного больше 50%.

Другой вопрос, который я пытался здесь развивать, это—вопрос о нашем участии в борьбе с дороговизной жизни, дороговизной металла и топлива. До сих пор по вопросу о ножницах имеется некоторый уклон в сторону улучшения якобы наших аппаратов, и особенно торговых аппаратов, и таким образом, центр тяжести переносится из производства в распределение—в торговлю. Если мы возьмем какой-нибудь груз и посмотрим, сколько он стоит, когда он выпускается с фабрики и сколько он стоит, когда дойдет до крестьянина, то увидим, что иногда нарастает 200%, а иногда и все 400%. Но разве основная причина наращения 400%—торговля? 400% нарастает потому, что слишком мало производство—вот в чем дело. Если страна требует 1.000, а мы даем ей 100, а иногда—50, конечно, перекупщики будут скупать, так как смогут заработать. Центр тяжести должен перенестись в производство, чтобы удешевить его, а это можно сделать только, если увеличить самую продукцию. И нам по отношению к предметам нашего ж.-д. потребления и предметам бюджетного набора, которые определяют высоту зарплаты, нужно обратить все свое внимание.

Разрешите мне теперь остановиться еще на некоторых вопросах, которые были затронуты выступившими здесь товарищами.

Я здесь о перерасчете говорил. Говорилось, что ФКК очень часто утверждает кредиты, которые потом не могут выполняться. Это величайший недостаток и укор для ФКК, так как они очень часто суммы и кредиты отпускают по общим предположениям, но тут оправданием может послужить следующее. Вы указывали, что мы и дальше практикуем месячные расходные расписания. Конечно, жить на ж.-д. транспорте, где нужно заготавливать вперед, при таком положении ужасно тяжело и невозможно, но дело в том, что мы зависим не только от себя, но и от всего народного хозяйства. В расходных расписаниях надо согласовать, какие платежи мы должны производить металлу, топливу, чтобы содержать их заводы за счет наших заказов и, так как рубль еще не стабилизирован и нет у нас планового хозяйства, мы не можем развернуть квартального расходного расписания. С того момента, когда мы станем

бездефицитными, переход наш с месячного расходного расписания на квартальное возможен и зависит целиком от вас. Только я скажу, что очень часто, скажу прямо, нам приходится дорогам не доверять, потому что мы работаем нашими аппаратами, потому что аппараты дорог и наши не понимают, что мы строим рабочее государство, что в этой смете выражается сила и будущее наше. Каждой дороге кажется, что чем больше она от нас потребует, тем лучше она выиграет. Это неправильный подход, который делает ужасно трудным утвердить смету на более продолжительное время. Если бы мы имели таких уполномоченных и Начальников дорог, которые в процессе выполнения своей сметы, увидав, что они могут данного кредита не использовать и расхода не производить,—не производили бы его, тогда легче было бы дать квартальное расходное расписание. Я в других докладах говорил, что мы потребовали от правительства на наш аппарат 500 миллионов рублей. А дороги чего от нас требуют? То же самое—неслыханные суммы. А каков наш измеритель, вы видели. Чтобы на более продолжительное время составить расходное расписание, надо величайшую работу провести на местах и мы в центре должны сознавать, что тот уполнаркомпуть, который подписал смету и не увеличивал, действительно поможет в нашей работе.

Вопрос потери на курсе, конечно, это есть при пересылке денег и т. д., тут некоторые стараются нажить на этом и если вам известны случаи, как говорил представитель Ташкента, что дороге дали 600, а она получила 325, то это недопустимая вещь, так как существует соглашение с Госбанком, который нас охраняет от обесценения денег. Курс может падать, когда мы берем из банка деньги и передаем, или от банка нужно развозить по линии, но это—потери неизбежные и для этого надо укрепить наши ж.-д. отделения Госбанка и использовать для своих денежных операций госбанковский аппарат.

Обвиняли еще нас, что мы преувеличивали доходы и преуменьшали расходы. Но тут мы зависим не от себя. Ежемесячно в Совете Труда и Обороны, по предложению Наркомфина, утверждается, какие у нас предполагаются доходы на следующий месяц и мы даже уменьшили доходы от того постановления, которое было принято Советом Труда и Обороны. Кроме того, наша борьба в Совете Труда и Обороны, чтобы не была преувеличена наша доходная смета, разбита, потому что мы часто говорили, что доход наш будет 30, а Наркомфин говорил 33 и в большинстве случаев по отношению к ж.-д. транспорту, не к речному, где Наркомфин допускал миллионные ошибки, но на ж.-д. транспорте на практике предположения Наркомфина оказались

более правильными в общей совокупности, чем наши. Тут есть известные трудности, как эту общую выручку распределить. Грузовые потоки, размеры движения еще не установились и предвидеть, сколько на каждый месяц каждой дороге произвести перевозок, очень трудно. Происходят ошибки, с которыми приходится бороться.

Что касается подростков и рабфаковцев, должен сказать, что здесь вся работа наша еще впереди. Здесь недочетов масса. Мы действительно на рабфаковцев не обращали внимания, так как все внимание было обращено в другую сторону. Это одна из задач, которая должна быть отмечена и проведена с теоретическим сознанием в жизнь. И то же самое—известное разрешение этого вопроса надо, конечно, согласовать с теми средствами, которые можно будет получить.

Я хочу еще на важном вопросе остановиться относительно местных локальных договоров. Я не возражаю против того, чтобы часть экономии, образующейся от борьбы с бесхозяйственностью, шла на местные лок. договора, но я должен сказать, что я этому не придаю значения и что мне кажется, что вести курс на местные лок. договоры, не высказываясь против них, мне кажется этот курс неправильным. Наш ж.-д. транспорт должен представлять из себя в финансовом отношении единое целое и мы должны все вместе с ЦК Союза стремиться к тому, чтобы зарплату поднять до возможного максимума и ясно совершенно, что если вы будете придавать слишком большое значение местным лок. договорам, то Лежава у себя, Бандура у себя, другие у себя, на так наз. доходных дорогах будут на НКПС производить нажим величайший, так как на дороге есть доход и кругозор данной дороги ограничен, а то, что нужно создать оборотный капитал для производства расчетов между дорогами, для поддержания дефицитных дорог—это будет уходить из круга их понимания. Но лок. договор имеет громадное значение, потому что он дает известный стимул, он дает известные права, а с другой стороны известные обязанности ложатся на Дорпрофсожи и все органы Союза—наблюдать за производственным эффектом, с точки зрения участия в производстве и участия в борьбе с бесхозяйственностью. В этом отношении лок. договоры имеют колоссальное и огромное значение. Но если руководители Дорпрофсожа будут думать и полагать, что при помощи локальных договоров можно значительно улучшить положение местных работников против общего уровня, тут может произойти ошибка, потому что к данному вопросу нельзя подходить схематично и, увидав одну линию, итти по ней. Надо в решении вопроса локальных договоров исходить из интересов всего транспорта. Мне кажется, что по отношению к транспорту больше, чем по отношению к какой-либо

другой отрасли нашего хозяйства, применимо постановление коммунистической партии, что местные локальные договоры должны рассматриваться и утверждаться в центре.

Сейчас я отвечу тов. с Южных дорог, который говорил о Крымском Отделе и в то же время сибирякам. Сибирские делегаты волнуются, что у них было 16 реорганизаций. Я должен сказать, что, может быть, придется пережить и 20 реорганизаций, если у вас плохо, так как реорганизуется там, где нехорошо.

Голос. Вы возвращаетесь к старому.

Дзержинский. Не всегда старое есть старое. Все зависит от того, куда ты идешь и откуда приходишь. Если я стою на этом месте, мне известно хорошо это или плохо, и если плохо, то я постараюсь перейти на другое место и тогда я опять смогу судить хорошо или нет. Вы переживаете целый ряд исканий, и Советская власть не может обойтись без исканий. Мы до сих пор еще не можем от исканий отказаться, потому что у нас нет коммунистического строя, потому что мы имеем еще капиталистическое окружение.

Голос. Это очень дорого стоит.

Дзержинский. И революция дорого стоит. Если бы мы знали, что нам придется сидеть на четвертушке, не знаю, делали бы мы революцию. Здесь тов. говорил о том, что надо разбиться по Сибири на три дороги и разбиться в сношениях с Наркомпути. Может быть, вы видите в этом вашу пользу, но вы должны помнить, что Сибирь является областью, там есть свой сибирский революционный комитет, который является центром хозяйственной жизни, но который вас не удовлетворяет. Это происходит потому, что Сибирь имеет будущее, Сибирь страна будущего, а сейчас она замерла Что же, разве вы вывозите масло, хлеб? Нет, Сибирь из производящей области превратилась в потребляющую, и вам приходится от этого страдать.

Голос. Тогда надо иметь меньше штатов.

Дзержинский. Что касается штатов, то поддерживаю вас целиком, но я не знаю, будет ли иметь управление дорог меньше штатов или больше.

Голос. Штатов будет меньше.

Дзержинский. Вы говорите, что будет меньше, и я думаю, что тем самым вы берете на себя обязательство и я хотел бы эти обязательства зафиксировать потому, что мы голословных подтверждений слыхали очень и очень много. Я затянул свое заключительное слово. У меня остались еще ответы на записки, которые были поданы. Так как время затянулось и здесь я на многое дал ответ, то разрешите мне или в „Гудке“ или как-нибудь еще ответить более подробно, или же вы найдете возможным продлить время для ответов. Мне потребуется еще пять минут. (Время предоставляется).

Здесь подана записка о том, не лучше ли объединить дорогу Орлово-Витебскую и Сызрано-Вяземскую. Мне кажется, что подходить с точки зрения штатной к этому вопросу не приходится. Если мы будем исходить из точки зрения штатов, мы можем объединить такие вещи, которые не могут быть объединены. Мне кажется, зимой не время и не место кроить и перекраивать; и не надо также было трогать Донецкую дорогу до весны и пока все эти перестройки и перекройки отложить.

Одесский Линейный Отдел показал, что при меньшем объеме он работает лучше.

Затем здесь идет вопрос относительно чистки комсостава и о красных специалистах. Вопрос относительно обучения красных специалистов это вопрос еще будущего. Этот вопрос еще впереди, что же касается командного состава, мне кажется, в центре и на местах мы подходим к тому моменту, когда можем различить специалистов и не специалистов. У нас очень много так называемых „специалистов", которые укрепились в канцеляриях, сидят и не попадают под сокращение штатов. Мне кажется, что таких специалистов надо посылать на линию. Что касается молодых красных специалистов, то мы к этому вопросу вполне не подошли. Использование красных рабфаковцев, использование свежих научных сил—это есть еще вопрос, который стоит впереди нас.

Здесь товарищ говорил о том, что мы еще не можем использовать лома, что он валяется. Вопрос о ломе, это сложный вопрос. Конечно, когда лом валяется на дороге это непорядок, и не дело на конференции об этом говорить, а надо прямо взгреть тех, кто должен этим заниматься. Что касается вообще лома, то уже была политика со стороны конвенции синдиката промышленности, скупать у нас лом по 18—20 коп. в то время, как в довоенное время он стоил 50 коп. В тоже время они за изделия с нас требуют в полтора раза больше. Конечно, от такого предложения надо уклониться, и надо упорядочить свое хозяйство, разумеется не так, чтобы дешево платить за лом и дорого за изделия.

Какова ценность оглашенных мною цифр и данностей? Не я их составлял, составлял наш аппарат. Я лично, как Комиссар Путей Сообщения, конечно, ответственен за работу НКПС в целом. Думаю, что когда эти данные будут опубликованы, вы сможете их проверить.

В заключение я хочу сказать, что вся работа и вся надежда, что наш транспорт будет восстановлен,—базируется на одном, что профсоюз и его организации примут, как принимали и до сих пор, самое активное и решающее влияние в работе наших хозяйственных органов на транспорте.

Резолюция Всесоюзной конференции железнодорожников по докладу тов. Дзержинского.

1. Заслушав доклад тов. Дзержинского о положении жел.-дор. транспорта, конференция констатирует значительное улучшение за прошедший год всего железнодорожного хозяйства и отмечает необходимость дальнейших усилий для закрепления достигнутых результатов.

2. Самым крупным завоеванием конференции признан переход железнодорожной эксплоатации на бездефицитное существование. Это означает, что железнодорожники отныне становятся не на словах, а на деле активными участниками в укреплении смычки рабочих с крестьянами, ибо эта бездефицитность достигнута не путем повышения тарифов в соответствии с огромным повышением цен на топливо и на металлы, а путем напряжения сил работников транспорта и постепенного улучшения управления и организации транспорта.

Это завоевание накладывает на НКПС и всесоюзные органы обязанность, не останавливаясь на достигнутых результатах, обеспечить в ближайшее время накопление оборотного капитала, без которых достигнутая бездефицитная эксплоатация может стать причиной ухудшения транспортного хозяйства.

3. Конференция считает, что и НКПС и союз должны отныне принять активное участие в борьбе с „ножницами" и дороговизной жизни путем регулирования железнодорожных тарифов, которые хотя и не были причиной расхождения „ножниц", однако, при намечающейся тенденции понижения дороговизны жизни могут стать могущественным орудием для борьбы с этим расхождением.

Попутно с этим, конференция вполне одобряет стремление и поднятую НКПС кампанию за понижение цен на топливо и на металлы, которые ложатся тяжелым бременем на железнодорожные расходы и повышают себестоимость их перевозок, при чем необходимо эту кампанию расширить и на остальные предметы снабжения железнодорожного транспорта, а равно и на предметы бюджетного набора, что даст возможность увеличить реально заработную плату рабочих и улучшить быт крестьянства.

4. В настоящее время, когда за последние 3 месяца реальная заработная плата транспортников повысилась, главной задачей как органов НКПС, так и союза, должно быть дальнейшее поднятие производительности труда, которое затем послужит базой для дальнейшего увеличения заработной платы, уровень которой продолжает еще оставаться низким.

Одновременно должны быть пересмотрены нормы выработки в сторону их увеличения, однако, без понижения реальной зарплаты и обращено внимание на улучшение качества и максимальную продуктивность работы в течение нормального рабочего дня.

5. Одним из основных принципов советского железнодорожного транспорта, обязательным для всех дорог, является единство финансового хозяйства транспорта.

Это возлагает на каждую доходную дорогу обязанность выплачивать своевременно и полностью НКПС причитающиеся ему средства для поддержки дорог дефицитных и покрытия общих по всему транспорту расходов. При чем НКПС должен принять решительные меры к упорядочению расчетов между дорогами.

6. Конференция считает, что в основу финансирования дорог должны быть положены расчеты не по выручке, а по их доходам, при чем финансирование должно производиться не по месячным, а по квартальным расписаниям.

7. Размер ремонта подвижного состава должен обеспечиваться кредитами, соответствующими размерам задания.

8. Касаясь вопроса сокращения штатов, конференция считает необходимым принять все меры к сохранению квалифицированной рабсилы, недопущению сверхурочных работ и расширения временной и поденной рабсилы, к недопущению нарушения норм рабочего дня. Попутно с этим, общее сокращенне штатов не должно нарушать процент. соотношение брони подростков к общему штату.

9. Принимая во внимание, что слабая работа транспорта объясняется, главным образом, недостаточной нагрузкой ж. д., которая выражается в размере 40% от довоенного времени, вместе с тем конференция отмечает наличие чрезмерных расходов, вызываемых нерациональным использованием наличных ресурсов и рабсилы, что приводит к необходимости решительной борьбы со всеми проявлениями бесхозяйственности и соблюдения жесточайшей экономии и расходования средств.

Особое внимание конференция обращает на следующие важнейшие вопросы:

а) нерациональное использование подвижного состава и недоброкачественность его ремонта;

б) большие пережоги топлива;

в) чрезмерность сверхштатной, поденной, случайной рабсилы;

г) раздутие канцелярско-управленческих штатов;

д) наличие бескредитных расходов;

е) чрезмерная отчетность;

ж) большое количество происшествий, из которых значительная часть зависит от неисправности подвижного состава и т. д.

10. Конференция целиком одобряет организацию особых совещаний по борьбе с бесхозяйственностью и дефицитностью как в центре, так и на местах, и признает необходимость самого активного участия органов союза в работе этих совещаний.

11. Конференция признает необходимым установление известной системы и порядка использования части экономии путем местных локальных договоров для повышения зарплаты, как стимула к более широкому привлечению к этой работе широких рабочих масс.

12. Констатируя случаи дачи НКПС ряда распоряжений по вопросам труда и быта без согласования с органами союза, предложить НКПС все такого рода распоряжения обязательно согласовывать с органами союза.

13. Отмечая нарушение в отдельных случаях циркуляра НКПС и ЦК ж. д. о порядке согласования назначений и перемещений комсостава, конференция обращает внимание на недопустимость таких явлений в будущем.

14. Конференция признает необходимость дальнейшего упрощения аппарата управления дорог, для чего необходимо лишние органы или отделы упразднить, как, напр., пожарный, холодильный и т. д.

15. Имея в виду тенденцию некоторых местных органов к коренной ломке организационных форм, ведущей к территориальному изменению или упразднению дорог, как самостоятельных хозяйственных единиц, необходимо НКПС обратить на это свое внимание и разрешать эти вопросы с особой осторожностью.

16. Отмечая достижения в постановке работы технических служб, вместе с тем конференция обращает внимание на слабую постановку дела в Финансовых и Коммерческих службах и отделах, для чего НКПС следует в кратчайший срок упорядочить работу этих служб.

БИБЛИОТЕКА ИНСТИТУТА ЛЕНИНА